

UNIVERSITÉ DE PARIS -- FACULTÉ DE DROIT

L'Évolution du Port de Nantes

Organisation et trafic
depuis les origines

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

le Samedi 16 Mars 1929, à 2 h. 30

PAR

Paul JEULIN

Auxiliaire de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres

Elève de l'École des Hautes Études

Avocat à la Cour de Paris

JURY DE LA THÈSE

Président : M. W. OUALID

Suffragants : MM. Olivier MARTIN

LESCURE

PARIS

PRÉSSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

49, Boulevard Saint-Michel, 49



Digitized by the Internet Archive
in 2026

L'ÉVOLUTION DU PORT DE NANTES

Organisation et Trafic depuis les origines

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS -- FACULTÉ DE DROIT

L'Évolution du Port de Nantes

Organisation et trafic depuis les origines

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

le Samedi 16 Mars 1929, à 2 h. 30

PAR

Paul JEULIN

Auxiliaire de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres

Elève de l'École des Hautes Études

Avocat à la Cour de Paris

JURY DE LA THÈSE

Président : M. W. OUALID

Suffragants : MM. Olivier MARTIN

LESCURE

PARIS

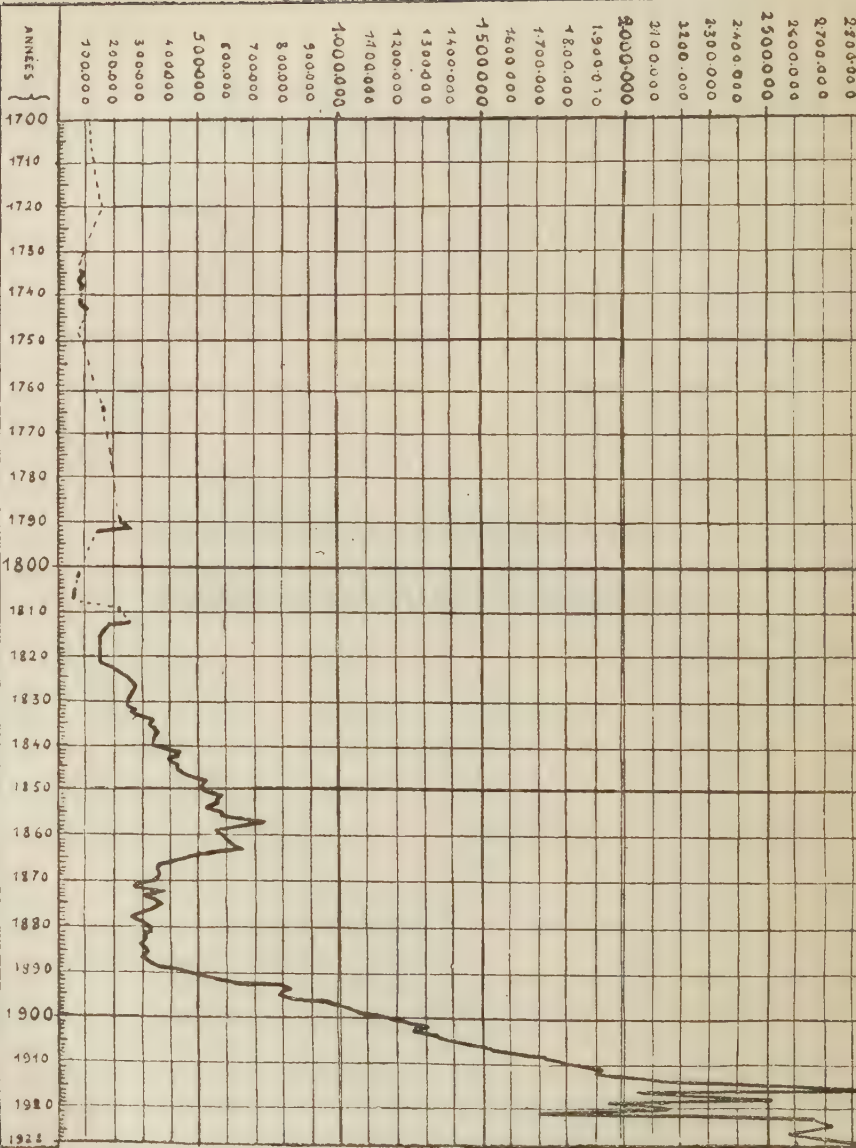
PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

49, Boulevard Saint-Michel, 49

1929



A LA MÉMOIRE DE MON PÈRE
LE DOCTEUR HIPPOLYTE JEULIN.



Graphique approximatif du tonnage brut de Nantes de 1700 à 1928

« Dans les siècles passés, le rôle de l'aménagement [des ports] était bien moins considérable que de nos jours... Ce qui variait le plus d'une époque à une autre, c'était l'importance du trafic. »

LEVASSEUR (1).

INTRODUCTION

a) GÉNÉRALITÉS

A l'extrémité de son cours, au moment où, pénétrant en Bretagne par le Sud, elle s'élargit pour se jeter dans l'Océan, la Loire, à l'exemple de la Seine, baigne les quais de deux grands ports juxtaposés : Nantes et Saint-Nazaire, d'origine et d'évolution différentes. Le premier de ces ports, modeste agglomération gauloise, puis *Portus Namnetum* à l'époque romaine, fut au Moyen-Age, après les incursions normandes, un centre commercial important que les découvertes du Nouveau-Monde du xvi^e siècle devaient prodigieusement développer au xvii^e et surtout au xviii^e siècle, époque où il devint quelque temps le premier port de France. Mais les guerres de la Révolution et de l'Empire devaient anéantir cette prospérité pendant de longues années. Aussi, en 1857, pour remplacer Nantes somnolent naquit le port de St-Nazaire qui grandit rapidement sur les ruines du premier jusqu'à ce que des travaux appropriés eussent, à la fin du xix^e siècle, redonné la vie à l'antique port des Namnètes. A partir de cette époque, Nantes n'a cessé de croître et de tenir un rang très appréciable dans le trafic maritime de la France.

Au moment où ce port est l'objet d'importants travaux dont dépend, sans aucun doute, sa prospérité à venir, il

(1) Levasseur, *Histoire du commerce de la France*, t. I^{er}, 1911, p. 452.

nous a paru opportun et digne d'intérêt de retracer assez longuement les stades divers par lesquels le port de Nantes est passé jusqu'à nos jours. Ainsi, en dehors de l'utilité que présente une semblable étude pour l'Histoire économique et même l'Histoire tout simplement, sera-t-il plus aisé d'apprécier bientôt la nature et la grandeur des progrès accomplis à la suite des travaux en cours. Et le passé forgé, a-t-on dit, par la longue chaîne des générations dont chacune n'est qu'un maillon, ne doit-il pas servir de leçon à l'avenir en incitant les hommes à éviter les erreurs de leurs prédécesseurs et à imiter ceux-ci dans les mesures heureuses seulement, prises hier.

Le trafic d'un port étant la seule manifestation vraiment pondérable de son activité, il est tout naturel que nous réservions une grande place dans notre travail à ce « pouls » en quelque sorte de Nantes. Trop souvent jusqu'ici l'étude du port de Nantes a été pour ainsi dire complètement négligée dans les ouvrages d'Economie politique comme dans la plupart des ouvrages sur les ports et la marine marchande. Cela tient à ce que malgré sa place plus importante que celles d'autres ports dans le commerce de la France, le port de Nantes est mal connu. Un historien, le plus averti de l'histoire économique bretonne, n'a-t-il pas été forcé de faire récemment à deux reprises cette triste constatation : « Sur le commerce de Nantes, il n'existe encore aucun travail scientifique » (2). Il n'y a donc pas lieu de s'étonner, dans ces conditions, si beaucoup d'économistes éminents, négligeant la situation remarquable de Nantes, suggèrent de porter exclusivement désormais les efforts financiers et autres sur quatre grands ports : Marseille, Rouen, Le Havre, Bordeaux (3),

(2) H. Sée, *Le Commerce maritime de la Bretagne au XVIII^e siècle (Mémoires et documents pour servir à l'hist. du com. et de l'indust. en France, Hayem, 9^e série, 1925, p. 125 en note)*, et à peu près en termes identiques idem, dans *L'Evolution commerciale et industrielle de la France sous l'Ancien Régime*, 1925, p. 241 (en note).

(3) Cf. notamment C. Perreau, *Cours d'Economie politique*, t. II, 3^e édit., p. 56.

solution qui, nous espérons le démontrer par notre étude, priverait la France d'un port important, susceptible par un programme de travaux convenables, de drainer, de concert avec St-Nazaire, un très gros trafic international.

C'est pour remédier, dans la mesure de nos faibles moyens, à ce manque de connaissances approfondies du passé et du présent de Nantes que nous entreprenons d'analyser la vie organique et l'activité de ce port au cours des siècles. Cependant dès l'abord nous ne devons pas dissimuler les difficultés considérables que présente un tel travail et qui, dans une certaine mesure, peuvent expliquer les imperfections et les erreurs contenues dans notre étude.

De nombreux renseignements, d'une grande utilité en particulier pour les années antérieures au xvii^e siècle font défaut, quand on ne se trouve pas même en présence de donnée sans valeur vraiment scientifique (avant le xiv^e siècle). Il en résulte des incertitudes et des probabilités bien vagues.

A ces lacunes assez graves viennent s'ajouter, aux époques où l'on possède une ample documentation, une terminologie parfois défectueuse, des contradictions entre les documents, particulièrement entre les statistiques, très variables suivant la manière dont elles ont été dressées.

En troisième lieu l'organisation et le trafic d'un port sont liés à de multiples facteurs économiques, physiques et juridiques, complexes et divers, tels que l'outillage, l'état de la marine marchande, la concurrence, les courants et les débouchés économiques, les périodes de crises ou de prospérité, la navigabilité des voies d'accès, les assurances, la législation douanière et fiscale, administrative, etc., facteurs pas toujours aisément démêlables et discernables dans leurs relations de cause à effet.

En outre, l'évolution d'un port depuis plusieurs siècles nécessite pour être bien comprise, l'examen d'innombrables documents très variés, ce qui présente un double danger ; d'une part l'abondance excessive engendrant la diffusion et le manque de clarté ; d'autre part, l'insuffisance en voulant trop simplifier et trop condenser. Aussi pour parer,

dans la mesure du possible, à ces risques, serons-nous obligé d'éliminer une grande quantité de documents, intéressants sans doute à des degrés divers, mais dont l'utilisation nécessiterait plusieurs volumes renfermant beaucoup de pages de chiffres, etc... et réclamant des années de recherches aux sources les plus variées et les plus insoupçonnées, dépassant les limites que nous nous sommes assignées et le temps dont nous avons pu disposer. Notre étude, par suite, n'a donc pas la prétention d'être absolument complète et de fournir toutes les indications connues déjà ou existant dans les ouvrages, les documents d'archives, etc. Plus modeste, elle se borne à présenter un aperçu schématique et d'ensemble sur l'évolution du port de Nantes, depuis les temps les plus reculés, en cherchant à être clair et assez complet.

Un autre écueil encore menaçant se présente ; celui de ne pas se montrer assez objectif et impartial dans un ouvrage où des intérêts contradictoires mettent aux prises des points de vue différents, ayant eu dans le passé et ayant encore parfois leurs chauds partisans. De plus, au xix^e siècle, une ville qui nous est particulièrement chère à raison des liens nous unissant à elle, a été plusieurs fois en lutte avec un autre port voisin non moins ardent que la première ville.

Avant d'aborder l'évolution proprement dite du port de Nantes et de faire précéder celle-ci de quelques notions géographiques ou économiques indispensables à la compréhension de nos développements, il nous reste un agréable devoir à remplir. Nous tenons à remercier ici collectivement tous ceux qui de différentes manières ont contribué à notre œuvre.

En premier lieu notre gratitude va à M. William Oualid, professeur à la Faculté de Droit de Paris, qui a bien voulu nous aider de ses précieux conseils. Nous devons également une reconnaissance particulière à notre ancien professeur d'Economie politique à l'Ecole libre de Droit de Nantes, M. René Legros, secrétaire général de la Chambre de Commerce pour les facilités

qu'il nous a accordées au cours de nos recherches. Qu'il nous soit permis aussi d'adresser nos remerciements à M. Adrien Blanchet, membre de l'Institut, pour l'appui éclairé que nous avons toujours trouvé auprès de lui; à M. l'abbé Brault, l'érudit aumônier du Lycée de Nantes; à M. E. Gabory, archiviste de la Loire-Inférieure, à M. Marcel Giraud-Mangin, conservateur de la Bibliothèque municipale de Nantes si dévoué aux chercheurs; à M. Ferdinand Lot, de l'Institut, notre maître à l'Ecole des Hautes-Etudes à l'enseignement duquel nous devons beaucoup; à M. Musset, professeur de Géographie à la Faculté des Lettres de Rennes; à M. E. Préclin, notre ancien maître, actuellement professeur d'Histoire au Lycée de Versailles; à notre ami, M. Jean Priou, avocat à la cour de Paris; à l'auteur de tant d'ouvrages si remarquables d'Histoire économique en Bretagne, M. Henri Sée, professeur honoraire à la faculté des Lettres de Rennes, pour les renseignements qu'ils nous ont fournis avec tant de bonne grâce et de désintéressement.

Et nous n'aurons garde d'oublier dans ce tribut d'hommages, notre ancien professeur, M. Henri Chouet, agrégé d'Histoire, qui a bien voulu se donner la peine de relire la majeure partie de notre manuscrit.

b) CADRE PHYSIQUE

CHAPITRE PREMIER

Géographie de la basse-Loire

On appelle généralement basse-Loire la partie du fleuve comprise entre le confluent de la Maine, près d'Angers, c'est-à-dire en amont de Nantes, et l'embouchure proprement dite, à l'endroit où les eaux de la Loire se jettent dans la mer, au Sud de la pointe de Chemoulin d'une part, au Nord de celle de St-Gildas d'autre part, points situés à quelques kilomètres à l'Ouest de Saint-Nazaire. Dans un sens plus économique on désigne sous le nom de basse-Loire, les rives du fleuve sur lesquelles s'élèvent les installations maritimes ou industrielles depuis Nantes jusqu'à St-Nazaire. Mais comme, dans la réalité géographique et économique, la basse-Loire prise dans sa première acception se divise en deux parties nettement différentes : la partie en amont de Nantes, du domaine de la navigation intérieure et la partie en aval ou maritime, nous distinguerons toujours ces deux parties, en donnant à la première le nom de basse-Loire fluviale, à la seconde le qualificatif de basse-Loire maritime.

Les deux sections du fleuve ainsi envisagées ne sont, géographiquement parlant, que l'aboutissement du cours moyen et supérieur de la Loire qui mesure une longueur totale de 980 km, après avoir pris naissance à 1.408 mètres d'altitude, on le sait, au Mont Gerbier de Joncs (4).

Il est à peine besoin de rappeler que le système de la Loire avant son cours inférieur est très simple. « De part et d'autre de l'artère principale une série d'affluents étend ses ramifications », formant plusieurs groupes : celui du

(4) Cf. Gallouédec, *La Loire*, 1910, p. 92.

Massif Central comprenant l'Allier, le Cher et l'Indre; le groupe poitevin composé de la Vienne grossie de la Creuse du Clain, du Thouet et de la Dive ; à droite, le groupe angevin formé de la Maine réunissant à son embouchure la Sarthe et la Mayenne qui reçoit le Loir sans parler de l'Oudon (5).

Quelle configuration et quelles conditions naturelles présentent la basse-Loire fluviale et la basse-Loire maritime ? Tels sont les deux points qui doivent retenir quelque peu notre attention.

Section A. — LA BASSE-LOIRE FLUVIALE

§ I. TOPOGRAPHIE

Si avant le miocène moyen la Loire n'empruntait pas encore son cours actuel moyen et inférieur, depuis cette époque elle « coule sans interruption jusqu'à la mer dans une grande faille qui coupe obliquement les bassins d'An-cenis, de Nantes et de Vendée, et dont l'existence est rendue manifeste sur plusieurs points par la discordance des terrains qui constituent les rives du fleuve » (6).

D'Ingrande, situé au sommet d'une courbe, jusqu'à Nantes, la Loire forme de légères sinuosités, particulièrement le long de la rive gauche. En quittant le premier point, on croise la longue île Melet (à l'Est de Montrelais sur la rive droite), puis, en avant de la rive gauche, l'île Gache suivie sans interruption par l'île Batailleuse se terminant à Saint-Florent-le-Vieil. Ces deux îles en enserrant une troisième près de la rive. Après Saint-Florent se présente l'île Mccquart, allongée ; ensuite le fleuve, pendant quelques kilomètres, ne comprend qu'un unique bras, jus-

(5) Cf. Abel Durand, *Rapport sur la Loire et ses affluents* (Congrès National de la Navigation intérieure), 1913, p. 9-10.

(6) Gallouédec, *op. cit.*, p. 49-50 et 57. L'auteur montre que c'est au miocène moyen que la Loire a abandonné son ancien cours inférieur, situé à peu près dans la vallée actuelle de la Seine, entre Paris et la Manche.

qu'à la rencontre de la petite île Brioud, accolée à la rive gauche. Alors, en face de cette rive, se distinguent deux longues îles : Kerguelin, séparée de la rive droite par Boire Rousse. L'île aux Vines (?) précède de plusieurs kilomètres la petite île Leferme se détachant à peine de la rive droite, juste avant Ancenis. Devant Saint-Géréon commence l'île Coton, enfermant à son extrémité d'aval un îlot, tandis qu'en face, on aperçoit l'île de la Macrière s'effilant près de la rive droite et accompagnée de la petite île Neuve à partir de laquelle, presque au pied de Champtoceaux, le fleuve reprend toute sa largeur, notamment en face Oudon jusqu'à la large île Dorelle. Un étroit canal devant La Varenne sépare cette île de l'île Moron. Plus loin, l'île Neuve accolée à la rive du Cellier, laisse après elle le fleuve poursuivre son cours sans obstacle jusqu'à Mauves où se dressent la petite île Ripoché près de la rive droite, l'île d'Arroux, allongée en face la rive gauche. L'île Mauri, bien avant Thouaré, se trouve en plein milieu de la Loire, ainsi que l'île de la Chenaie. Après avoir longtemps coulé entre ses deux rives; le fleuve baigne l'île Héron, bloquant le long de la rive gauche l'île Pinette, escortée de l'île Forget (7). Alors, avant de traverser Nantes, la Loire, comme pour mieux enserrer la cité, se divise d'abord en trois grands bras : le bras Nord ou de Saint-Félix, le bras central ou de la Madeleine, le bras Sud ou de Pirmil. A son tour, le bras Nord, qui décrit une ample courbe, se subdivise en deux bras : le bras dit de la Bourse, qui reçoit l'Erdre, le bras dit de l'Hôpital. Le bras central alimente deux « boires » ou faux bras : les « boires » des Récollets et de Toussaint aboutissant ensemble au bras Sud, presque en face du confluent de la Sèvre Nantaise. A partir du moment où tous les bras se fondent successivement en un seul canal dans le port, on est en présence de la basse-Loire maritime.

En amont de Nantes, les îles portent une végétation

(7) D'après le plan de la Loire, d'Angers à Nantes, publié dans D'Andigné, *Essai sur la Loire Navigable*, 1928, en annexe.

luxuriante qu'encadrent les saules et les osiers du rivage d'une part, les coteaux plus ou moins proches, d'autre part, en particulier les rochers à pic et « superbement colorés » à Mauves, sur la rive droite. « Puis la plaine s'étend monotone sur les deux rives, les berges deviennent vaseuses » jusqu'à Nantes avec son « promontoire abrupt qui termine sur le fleuve le Sillon de Bretagne » (8).

Cet aspect extérieur de la Basse-Loire fluviale actuelle qui a légèrement varié depuis le commencement de l'ère chrétienne, ne suffit pas pour connaître cette dernière, l'étude de son lit est nécessaire.

§ 2. — LIT

Au point de vue géologique, le lit de la basse-Loire fluviale se compose de quelques graviers de 1 cm à 2 cm et surtout de sable ordinaire argileux mêlés à d'autres matériaux roulés par le fleuve. Tel est le cas des grèves. Mais on ne doit pas oublier la présence assez fréquente de roches anciennes, schistes et granits, sous la couche de sable que parfois ces roches transpercent (9).

Sans vouloir entreprendre une étude géographique, il n'est pas inutile de donner quelques notions sur la forme du lit de la Loire, entre le Maine et Nantes; elle nous permettront plus tard de bien comprendre les conditions du trafic par la Loire jadis et la portée exacte des travaux entrepris, principalement aux XIX^e et XX^e siècles.

On distingue trois lits : le lit majeur, large de 500 mètres à 3 km, compris entre les coteaux et les digues insubmersibles protégeant les vals (3^m 50 à 4^m 50 au-dessus de l'étiage) ; le lit moyen, mesurant 500^m environ de largeur, au niveau des plaines, comprenant un bras unique mais très souvent parsemé d'îles nombreuses, décrites plus haut ; enfin le lit mineur ou d'étiage, celui

(8) Gallouédec, *op. cit.*, p. 90.

(9) *Ibidem*, p. 66 et 264.

où l'eau est la plus basse, se trouve entre les berges du lit moyen qui correspond au « plenissimum flumen » (10).

Des paliers successifs unis entre eux par une pente brusque, tel est le profil du lit mineur. Ces formes expliquent les grèves et les mouilles, les premières étant la partie aval des paliers, la plupart du temps horizontale, qui émerge par suite de l'inclinaison du plan des eaux, avec une surface plate, un bombement au milieu, des pentes douces ou raides sur les bords, les mouilles étant la partie immergée séparée par les seuils qui traversent de biais la Loire, parfois en chevron, avec une chute de 10 cm. Mais la pente kilométrique atteint 15 à 18 cm (11).

Si les berges du lit moyen sont rongées quelquefois par le fleuve, sans apporter de grandes modifications aux rives, le lit mineur change à cause de sa composition sablonneuse. Les mouilles et les grèves se déplacent, déformant le lit d'une façon variable et comme conséquence aussi le chenal (12). Ces changements sont dus au régime des eaux.

§ 3. — RÉGIME DES EAUX

La basse-Loire fluviale, par sa situation à la fin du cours d'un fleuve et sa proximité de la mer, a forcément un régime un peu spécial, légèrement différent de la Loire supérieure, soumise à la forte pente des terrains « favorisant la concentration et l'écoulement rapide des eaux de pluie », aux averses nombreuses en hiver et au printemps, à la perméabilité médiocre du lit et des rives (55 %) qui empêchent l'infiltration, au manque d'évaporation, enfin à la naissance commune des principaux affluents dans le Massif Central (13). Aussi la Loire, de novembre à avril,

(10) Cf. Kauffmann, *La Loire et le port de Nantes (Annales des Ponts et Chaussées, 1915, vol. V)*, tiré à part, p. 77.

(11) Gallouédec, *op. cit.*, p. 261, 265-268.

(12) Kauffmann, *op. cit.*, p. 73-83.

(13) Gallouédec, *op. cit.*, p. 232, 243-244. La Seine si régulière, la Garonne et le Rhône sont alimentés par des affluents provenant de régions diverses.

roule-t-elle une grande quantité d'eau qui, à la suite de crues fréquentes, provoque assez souvent des inondations, tandis que de mai à octobre les eaux sont basses.

Malgré l'apport successif des eaux du Cher, de la Vienne et de la Maine, qui augmentent le débit du fleuve, la hauteur d'eau dans la basse-Loire fluviale a en août et septembre son minimum (qui correspond au chômage des canaux), suivi d'un relèvement progressif jusqu'en février, époque où le fleuve atteint son maximum. Alors en mars-avril se fait sentir une baisse d'abord lente, puis plus rapide, de mai à juillet.

L'arrivée à Nantes de l'Erdre et de la Sèvre nantaise, affluents peu importants, ne change pour ainsi dire pas le débit moyen de la basse-Loire qui, d'après l'échelle de Montjean s'élève seulement à 450 ^m3 par an. De ces étiages bas il résulte que la majorité du lit est à sec durant quelques mois, et ce qui ne vaut pas mieux pour la navigation, le reste du lit sableux transparait sous les eaux, même dans la traversée de Nantes, jusqu'aux quais du port maritime où le fleuve perd ces inconvénients du fait des travaux de l'homme et de la marée. Mais l'irrégularité du régime des eaux d'amont provoque, entre la Maine et Nantes, des crues subites et considérables, augmentant fortement le débit fluvial. Ces crues sont de trois espèces : celles qui diminuent beaucoup vers l'aval à cause des grands vals submersibles qu'elles inondent en octobre à la suite de pluies torrentielles du bassin supérieur ; les crues qui, entre novembre et février, augmentent vers l'aval, à cause du gonflement de tous les affluents par les pluies qu'ont amenées les vents d'entre Sud et Ouest ; les crues provoquées généralement entre décembre et avril, par les affluents inférieurs sous l'action des pluies venant de l'Ouest (14).

En présence de toutes ces conditions défectueuses de la basse-Loire fluviale d'une part, et d'autre part en se rappelant le trafic ancien auquel elle donnait lieu, on peut se

(14) Gallouédec, *op. cit.*, p. 221-230 et 235.

demander si le fleuve n'a pas changé de régime au cours des âges. Après un examen des mentions écrites d'auteurs ou d'actes officiels (lettres-patentes, comptes), des repères et des rares échelles hydrométriques du XVIII^e siècle, certains géographes, en particulier M. Gallouédec (15) ont conclu de ces sources de renseignement que, malgré des incertitudes, la Loire n'a pas changé de régime. Ce fait est à retenir, car il a son importance et nous le retrouverons en analysant la valeur de la basse-Loire fluviale.

En dehors du régime des eaux, un élément joue encore un rôle au point de vue de la navigation ; c'est l'action des eaux sur le lit et les rives, sous forme de sables et de vases.

§ 4. — SABLES ET VASES

Selon l'opinion la plus couramment admise par les géographes, les sables de la Loire doivent leur origine à l'érosion des berges par le fleuve en Forez, Roannais et Limagne, anciens bassins lacustres constitués eux-mêmes par l'usure plus ancienne des pentes supérieures (16). Cependant la Loire en continuant sa course poursuit l'érosion des rives, notamment dans la basse-Loire fluviale. Là, comme ailleurs, l'érosion est faible dans les petits bras, entre une île et la rive, très importante dans les grands bras dont la direction oblique du courant, due aux seuils inclinés et à la disposition du lit, fait corroder les rives concaves et accroître inversement les rives convexes. De là proviennent des changements de lit, variables suivant la hauteur des eaux : érosion des seuils au profit des mouilles lors de basses-eaux, résultat inverse quand les eaux sont hautes. Mais ce déplacement des mouilles et des grèves n'est pas

(15) *Idem*, p. 98-108.

(16) *Idem*, p. 250 et sqq. d'après Comoy, *Etudes sur les inondations de la Loire*. Seul ou à peu près, M. Bureau, dans son *Rapport sur l'origine et la formation des sables de la Loire (Loire Navigable, 2^e année, p. 43-45)* estime que les sables proviennent de l'entraînement par les eaux des parties granitiques dénudées du Massif Central, auquel un regazonnement remédierait.

si sensible qu'on pourrait l'imaginer, les mouilles gardant, dit M. Kauffmann, une partie commune sans grand changement de forme et les grèves ne descendant pas le cours du fleuve suivant un mouvement d'ensemble. Toutefois, d'après des sondages, le déplacement des grèves vers l'aval, d'environ un mètre par jour, oblige une grève à mettre plus d'un siècle pour venir de Briare à Nantes. A un certain niveau, le courant vif, à cause de la pente, roule en suspens de l'argile et des sables fins. Le débit par entraînement, s'effectue lui, quel que soit le niveau de l'eau, grâce à l'érosion des îles à l'amont et au dépôt, à l'aval, des débris provenant de l'amont, quand le courant est faible, sinon l'entraînement se poursuit jusqu'à ce que les conditions changent.

Ce mouvement des sables a pour conséquence de déplacer constamment les chenaux, surtout ceux des basses-eaux, qui sont les plus importants pour la navigation. Ainsi, au pont de Mauves, le chenal des basses-eaux passe régulièrement une année sous une travée, une année sous une autre.

Ce phénomène de déplacement a donné naissance à la croyance générale à un exhaussement progressif du lit de la Loire par les sables. Or les affleurements de roche, l'observation des fondations de ponts anciens, etc... ont démontré que le lit, depuis des siècles, n'a pas changé notablement de niveau (17), ce qui n'est pas sans intérêt pour la valeur intrinsèque de la basse-Loire fluviale, complément naturel de la basse-Loire maritime, organe vital du port de Nantes.

(17) Cf. pour ce qui précède Gallouédec, *op. cit.*, p. 270-287, 292 et 296 ; Kauffmann, *op. cit.*, p. 80-83.

Section B. — LA BASSE-LOIRE MARITIME

§ 1. — TOPOGRAPHIE (18)

Après avoir réuni successivement tous ses bras : bras Nord, puis bras de la Madeleine, enfin le bras de Pirmil, la Loire, là où il n'y a pas encore longtemps s'élevaient plusieurs îles : île Sainte-Anne, île Lemaire ou Mabon, gênantes pour la navigation, reprend son lit unique pendant deux kilomètres environ, au sortir de l'agglomération principale de Nantes. Bientôt les îles réapparaissent, se multipliant en trainée effilée dans la grande artère rectifiée aux ^{xix}^e et ^{xx}^e siècles, ou s'élargissant en prairies sans arbres comme souvent c'est le cas des rives. A gauche se distinguent l'île Pointière, la grande île Cheviré, masquant l'île Bolty (au pied de Bouguenais, en face Roche-Maurice et l'Usine Brûlée); l'île Mindine, devant la Rocheballue; les îles d'Indret, face à Basse-Indre et la Montagne; l'île Pivin faisant suite à Indret. L'île Lamotte est comme entaillée par la nature dans la rive droite, plaine basse verdoyante de prairies, limitée à distance par un faible coteau. A l'île Neuve de Couëron et à l'île de la Ville-au-Bois (devant Port-Launay) font suite l'île Thérèse (en face la Martinière) et des îlots disparus récemment comme l'île du Grand Pineau, ou modifiés comme l'île Denengeat, tandis qu'accolées à la rive gauche, également couverte de prés, jusque là dominés assez souvent par une ligne presque continue de roches, se tiennent pour ainsi dire blotties, l'île de Bois (près de la Martinière) et l'île des Masses.

La basse-Loire maritime qui, depuis Nantes n'a cessé de s'élargir progressivement prend toute son ampleur d'estuaire, atteignant rapidement trois kilomètres de largeur et même davantage, malgré les îles qui « se massent plusieurs de front, dessinant comme un delta intérieur ».

(18) D'après le plan de la Loire entre Saint-Nazaire et Nantes publié dans *Le Port de Nantes*, 1921, en hors-texte, et la carte du service hydrographique de la Marine (Carte ouest de la France, de l'île de Croix à la Loire, 1916). Se reporter au plan (2) figurant en tête de notre étude.

Voici presque au centre du fleuve, l'île Sardine ; en face Cordemais et Rohars, les grandes îles de Belle-Ile et de la Maréchale (cette dernière est la plus large de l'estuaire), enserrant vers la rive gauche l'île Massereau (au pied du Migron) et longeant un certain nombre d'îles près de la rive droite : Motte-Rouge, Bernaré, la Nouvelle, Binet (enlevée il y a quelques années), la Calotte, etc... (devant Cordemais) et, plus distantes de la rive que les précédentes, l'île Pipy (au S.-O. de Rohars, au N. de la pointe de la Maréchale), l'île de Laveau, entre la première et Laveau ; non loin de la rive gauche, les îles du Grand Carnet et du Petit Carnet (cette dernière plus grande que son homonyme atteint presque l'entrée de Paimbœuf). Quelques rochers annonçant des hauts fonds apparaissent, espacés généralement de plusieurs kilomètres : le rochers de Pierre-Rouge (au S.-O. de Laveau), la tour des Moutons, en face Paimbœuf, la tour des Brillantes, un peu à l'Ouest de Paimbœuf.

Et la rive droite, qui ne cesse de dessiner des festons assez longs devant Cordemais surtout, fait saillie assez notablement dans le fleuve avec le promontoire de Donges qui avance fortement dans l'axe de la basse-Loire maritime. Avant de tracer une sorte de grande baie aboutissant à Saint-Nazaire, les rochers de Montoir, Gron, du Grand Tourteau (devant Méan), la tour de Penhouët (à quelques cents mètres du quartier de Penhouët à Saint-Nazaire), au Nord et à l'Ouest, la tour de Séré, près la petite île Saint-Nicolas, le rocher de Limperley (entre l'île précédente et Mindin), au Sud signalent des hauts fonds.

La faune marine a remplacé depuis longtemps celle des eaux douces.

Enfin, à 58 km. de Nantes, les eaux verdâtres de la Loire, après avoir franchi l'espace reserré notablement par la pointe de Mindin, à gauche et, à droite par l'entrée actuelle du port de Saint-Nazaire, rencontrent les flots bleus de la mer auxquels ils ne se mêlent pas encore intimement. L'estuaire fluvio-maritime devient complètement maritime. La côte Sud, d'abord sablonneuse, pique presque

directement vers le Sud en faisant quelques faibles sinuosités à partir du Pointeau jusqu'à la vaste pointe rocheuse de Saint-Gildas, qui pénètre fort avant dans la mer. Des îlots et des roches émergent çà et là, en avant de la côte ; ce sont le rocher des Rochelais, les Malfiches, les roches de Saint-Michel, le rocher de la Cormorane et de l'Îlot. La côte Nord est assez accidentée, décrivant deux festons. Le premier limité par l'entrée de Saint-Nazaire et la pointe de Villès-Martin, précédé en mer par la tour des Morées, comprend le Grand Traict et le Petit Traict ; le second se termine à la pointe d'Aiguillon. Il est suivi de dentelures rocheuses aboutissant à la pointe de Chemoulin, au pied de laquelle, à quelque distance se trouvent dans un même axe les îles du Petit Charpentier et du Grand Charpentier, annonciateurs du banc de la Barre des Charpentiers.

D'autres îlots jalonnent encore le passage, l'île de la Truie (à l'O. du Pointeau), les Jardinets (à l'E. du banc de la Barre). Au-delà de la pointe de Chemoulin et de la pointe de Saint-Gildas, c'est la mer, dont le domaine ne cesse d'aller en s'élargissant, grâce à l'éloignement rapide des côtes

§ 2. — LIT

Des « terrains vaseux compressibles reposant sur un fond solide de schiste micacé situé à plus de 25^m au-dessous des basses-eaux du fleuve » composent le fond de la basse-Loire maritime à Nantes et des alluvions vaseuses ont servi à édifier les parties basses de la ville, voisine du confluent de la Loire et de l'Erdre (19).

Entre Nantes et la mer « le lit est généralement constitué par de l'argile bleue qui peut être attaquée lentement par les courants et qui est surmontée d'une couche de sable d'épaisseur très variable pouvant atteindre 3^m. Exceptionnellement, dans la partie endiguée : à Basse-Indre, à Couëron et à l'aval de la Martinière ; dans la partie intermédiaire, à Pierre Rouge et à la Calotte et dans

(19) Gallouédec, *op. cit.*, p. 58.

la partie aval, aux Brillantes et à Limperlay, il existe sur l'emplacement ou aux abords du chenal de navigation des bancs rocheux immergés à une cote gênante, qui l'obstruent en partie ». Ainsi s'exprime un ancien ingénieur des Ponts-et-Chaussées à Nantes (20).

L'embouchure de la Loire ou basse-Loire maritime n'a pas toujours eu ce lit, car au quaternaire elle était située près de Couëron et du Pellerin, à 30 km. en amont de Saint-Nazaire et aboutissait à un golfe que des hauts-fonds ont aidé, grâce à l'apport d'alluvions, à transformer en plaine marécageuse avec les marais de la Grande Brière, produit d'un exhaussement de 37 cm par siècle. Et l'envasement générateur de tant de transformations avant notre ère a produit d'autres modifications qui se poursuivent encore de nos jours : la naissance ou l'agrandissement naturel d'îles, comme on peut s'en rendre compte en examinant des cartes anciennes du milieu du XVIII^e siècle, grâce à la vase qui entourait de son voile les îles près de Cordemais ou du Migron et qui a gagné maintenant la région de Laveau, sans compter la vasière de Pierre Rouge, les bancs rocheux du Bilho ou de Donges et l'espace compris entre l'île d'Yeu et Belle-Ile (21).

La forme du lit de la basse-Loire maritime diffère de celle de la basse-Loire fluviale en ce sens qu'il n'y a plus à proprement parler trois lits, mais deux lits : les lits moyen et mineur ou d'étiage, car assez souvent le lit majeur et le lit moyen se confondent à peu près. La largeur du lit est plus constante à cause du jeu des marées. De plus, à la suite des travaux de l'homme depuis plusieurs siècles, le modèle du lit a été tellement modifié et amélioré que les mouilles, les seuils et les grèves n'ont plus pour ainsi dire d'importance. Seuls méritent d'être retenus les bancs rocheux précités de Montoir et du Bilho, en Loire

(20) Kauffmann, *op. cit.*, p. 17. La distinction en section endiguée (des Couets à la Martinière), ainsi appelée à causes de digues longitudinales, et en section intermédiaire (entre la Martinière et Paimbœuf) remonte à des travaux effectués au XIX^e siècle.

(21) Gallouédec, *op. cit.*, p. 58-60.

proprement dite, de la Barre des Charpentiers, ceux des Morées et du Pointeau situés presque en face l'un de l'autre, le petit banc du Châtelier, marquant dans l'estuaire avec d'autres bancs le delta sous-marin en formation. De nombreux déroctages ont déjà fait disparaître certains bancs rocheux ou tout au moins ont pratiqué des passages dans la basse-Loire maritime. Toutefois la Barre des Charpentiers constitue toujours un obstacle. Elle est l'illustration du phénomène qui veut qu'à l'embouchure d'un fleuve ayant deux pointes rocheuses comme appui, l'anse ou fosse soit comblée par le sable (22). Mais le régime des eaux n'est pas non plus sans influence sur la navigation.

§ 3. — RÉGIME DES EAUX (23)

Dans la basse-Loire maritime, un facteur qui n'existe pour ainsi dire pas en basse-Loire fluviale, donne une physionomie particulière au régime des eaux. Ce sont les marées, dont le rôle est plus grand que celui des crues. La marée remonte parfois, aidée par un vent favorable, jusqu'à Mauves, en amont de Nantes, c'est-à-dire dans la partie fluviale, mais d'une façon générale son influence cesse à quelques kilomètres en amont du port nantais. Il est vrai que les travaux d'amélioration de la basse-Loire maritime, au XIX^e siècle en particulier, ont amené une baisse sensible de l'étiage aux environs de Nantes (1^m20 pour les basses-mers de 1885 à 1910). Jadis, au VII^e siècle, si on en croit une interprétation de la vie de Saint Hermeland, la marée remontait jusqu'à 3 km. environ à l'Est d'Oudon. Plus près de notre époque, au milieu du XVIII^e siècle, les grandes marées ne dépassaient plus que Mauves

(22) D'après le cours de M. l'ingénieur Durieu à la Faculté des Sciences de Rennes.

(23) Cf. Kauffmann, *op. cit.*, p. 11-13. — Athenas, *Notice sur l'état de la Loire dans les environs de Nantes au commencement du VII^e siècle* (Soc. Acad. de la Loire-Inférieure, 1820, p. 58). — Expilly, *Dictionnaire géographique, historique et politique des Gaules et de la France*, t. V, p. 55.

et plus récemment encore (vers 1880) il fut un temps où les marées parvenaient péniblement à Thouaré.

Cependant, comme il nous est impossible de donner un aperçu même approximatif de l'influence des marées au cours des siècles, nous sommes contraint de nous en tenir à l'influence actuelle en basse-Loire maritime. Lorsque le fleuve roule peu d'eau, la pleine mer entre Nantes et Saint-Nazaire présente une pente de 10^{cm} au moment des marées d'équinoxe et de 50^{cm} lors des marées de mortes-eaux. Quant aux basses-mers, leur niveau n'est pas le même partout. De Nantes à la Martinière (le Pellerin), elles sont sensiblement horizontales ; du Pellerin à Paimbœuf, elles offrent une assez faible pente ; entre Paimbœuf et Saint-Nazaire, le niveau des basses-mers de quadrature est plus élevé. A Saint-Nazaire, où la marée exerce forcément une plus grande influence sur le niveau de l'eau qu'à Nantes, le marnage est identique à celui de la Gironde à la pointe de Grave.

En temps de crue du fleuve, la basse-Loire maritime non seulement augmente de débit du fait de la crue, mais encore le niveau des hautes et basses-mers est assez fortement modifié, principalement le niveau des basses-mers à Nantes (comme à Bordeaux), tandis qu'à Saint-Nazaire pleine mer et basse-mer sont gonflées de quelques dizaines de centimètres suivant l'importance de la crue (0^m95 pour la pleine mer en décembre 1910, 1^m10 pour la basse-mer).

L'existence de sables et de vases dans la basse-Loire fluviale permet de se demander ce que ceux-ci deviennent dans la basse-Loire maritime en présence du jeu des marées.

§ 4. — SABLES ET VASES (24)

Les sables, en descendant la basse-Loire, s'usent progressivement, d'une manière analogue à celle de la Loire moyenne par exemple, ce qui provoque dans la basse-Loire maritime cet axiome : la vase est la règle et le sable

(24) Cf. Gallouédec, *op. cit.*, p. 287-291.

l'exception, par transformation des sables ordinaires ou graviers à l'amont de la Maine en sables fins et de ces derniers (les plus nombreux) en vases. A la suite de ce processus, on trouve d'abord en quittant Nantes des sables fins et c'est plus loin seulement, quand ces mêmes sables ont été complètement usés, qu'on rencontre les vases, à 10 km environ du port, constituant déjà des bancs, grâce à la diminution de la pente, à la salinité des eaux dont la densité plus grande facilite le dépôt. Les îles mentionnées plus haut, au cours de la topographie aident la formation de dépôts accrus encore par les bancs rocheux cités en étudiant le lit. Mais le jeu des marées, qui change constamment le niveau des eaux, met un obstacle à l'abandon régulier des vases en les entraînant vers l'amont au moment du flot, vers l'aval lors du jusant jusqu'à ce que les vases se déposent principalement aux basses-eaux où le flux et le reflux sont les plus faibles. Aussi l'épaisseur de la vase abandonnée est-elle variable, allant de quelques millimètres chaque année jusqu'à 8 cm comme cela s'est vu sur les cales de Paimbœuf. Cela n'empêche pas les dépôts d'être considérables. On les a évalués à 659.300 m³ par an entre Nantes et Saint-Nazaire, port où le fond des bassins serait exhaussé d'un mètre chaque année si on ne procédait pas à des dragages réguliers.

Au-delà de Saint-Nazaire, jusant et flot ballotent les vases, en ramenant une partie dans l'estuaire mais en conservant la plus grande partie grâce au dessin de la côte entre Belle Ile et Yeu, sorte de golfe de peu de profondeur encombré, comme nous l'avons vu par des îlots, des rochers et des bancs qui favorisent les dépôts d'une part, marqué d'autre part par deux pointes provoquant l'existence de la barre sableuse des Charpentiers.

Les vases, qui se déposent sur les bancs rocheux à l'inverse des sables ne dépassant pas la baie du Pouliguen, constituent un delta sous-marin de 6.000 à 7.000 km² « faisant reculer graduellement les lignes de profondeur jusqu'à celle de 100 m ». A travers ce delta se dessinent deux grands chenaux, un au Nord, l'autre au Sud, qui dans

plusieurs siècles au plus tôt formeront les embouchures de la Loire, de chaque côté du banc de Guérande. L'avenir n'est donc pas encore très sombre mais l'envasement nécessite l'entretien d'un chenal d'entrée et de sortie de la basse-Loire maritime, ce qui est utile à connaître pour apprécier l'importance économique de cette dernière.

CHAPITRE II

Importance Economique de la basse-Loire

Prise dans son ensemble, la basse-Loire a une valeur économique différente suivant que l'on se place dans les temps passés et actuels ou qu'on l'envisage d'une façon intrinsèque. Si le premier point de vue a l'avantage de bien montrer les différents degrés de valeur que la basse-Loire a présentés et présente aujourd'hui, elle risque de chevaucher en divers points avec l'étude des voies d'accès fluviales et du trafic par la Loire (25), qui fera l'objet de développements dans chacune des périodes marquant l'évolution du port de Nantes. C'est pourquoi il vaut mieux, croyons-nous, s'en tenir à l'importance économique intrinsèque. Celle de la basse-Loire fluviale, au point de vue qui nous intéresse, n'étant pas la même que celle de la basse-Loire maritime, il convient donc de les étudier séparément en y adjoignant la valeur de la situation de Nantes.

Section A

IMPORTANCE DE LA BASSE-LOIRE FLUVIALE

Par sa position à l'aboutissement de la partie maritime du fleuve, la basse-Loire fluviale est la voie d'eau unissant directement, au point de vue économique, Nantes avec la Loire moyenne et ses affluents. L'examen d'une carte géographique montre que cette voie de communication naturelle est de première importance à cause de sa longueur et de ses ramifications dues à la nature comme au travail de l'homme.

En dehors du fleuve, les rameaux naturels sont l'Erdre

(25) Cf. Gallouédec, *op. cit.*, p. 324 à 342, où est brossé un vaste tableau du rôle de la Loire.

(actuellement empruntée par le canal de Nantes à Brest), mettant en communication la Vilaine et l'actuel canal d'Ille-et-Rance, c'est-à-dire une partie notable de la Haute et de la Basse-Bretagne avec la Loire ; la Sèvre, qui s'enfonce dans le Nord du Poitou et ne peut d'être d'aucune utilité. La Maine, débouché de la Mayenne et de l'Oudon, de la Sarthe, du Loir, permet géographiquement à la Loire de faire sentir son influence en Anjou, dans le Maine et une fraction de l'Orléanais, alors que le Thouet et la Dive mis à part vu leur faible pénétration, la Vienne et le Clain, la Creuse, organes du réseau poitevin, s'infiltrèrent profondément dans le Haut-Poitou et la Marche. Après l'Indre, mauvais organe de transmission entre la Touraine et le Bas-Berry, vient le Cher qui, depuis la création de canaux, en traversant le centre de la Touraine, le Haut-Berry et le Bourbonnais, constitue le point de contact le plus important de la Loire avec l'ensemble du réseau navigable français, grâce au canal du Berry composé de trois branches. L'Allier, dernier prolongement de la nature, coulant d'une façon divergente par rapport au tronc principal, baigne, comme celui-ci, le Sud du Nivernais, l'Est du Bourbonnais et exclusivement la Basse-Auvergne, tandis que la Loire traverse le Forez, pour aboutir comme l'Allier au Velay où la navigation a été et sera toujours impossible.

Ainsi la Loire, par elle-même ou ses affluents, représente 2.200 km. de voies d'eau, débouché naturel d'un immense territoire qui ne mesure pas moins de 121.093 kilomètres carrés, soit les 225 ou 226 millièmes de la superficie totale de la France (26).

Et la Loire grâce à la main de l'homme possède d'autres ramifications, celles-là, artificielles : le canal dit d'Orléans (Orléans à Buges, près Montargis), en communication avec le canal de Briare et avec le canal du Loing, ce dernier aboutissant à la Seine canalisée, près de Fontainebleau ; le canal du Nivernais (de Decize à Auxerre), reliant égale-

(26) D'après Gallouédec, *op. cit.*, p. 63.

ment le bassin de la Seine à celui de la Loire ; le canal du Centre (de Digoin à Chalon-sur-Saône qu'il dessert en même temps que le canal du Rhône au Rhin).

Avec ses voies artificielles la Loire peut assurer le débouché non seulement du bassin industriel et minier du Centre y compris la région Lyonnaise, mais encore dans l'ensemble, la superficie de 28 départements actuels, la plupart importants (27).

La zone d'action globale de l'ensemble gravitant autour de la Loire se trouve donc limitée à l'Ouest par l'Océan ; au Nord par la Manche, la partie méridionale de la Normandie, de l'Ile-de-France (Fontainebleau) ; à l'Est par la région du Sud-Ouest de la Champagne, le centre de la Bourgogne, Lyon, le Vivarais ; au Sud, par le Gévaudan, la Haute-Auvergne, le Limousin et la Saintonge.

Mais il ne suffit pas qu'un fleuve traverse de nombreuses régions pour présenter une utilité au point de vue économique. Encore faut-il qu'il remplisse certaines conditions de navigabilité. Quelles sont celles de la basse-Loire fluviale ?

Depuis des siècles et des siècles, la Loire n'ayant pas changé de régime, avons-nous vu, au dire des géographes, le manque d'eau est un obstacle pour la batellerie de la basse-Loire fluviale. En période de hautes eaux le thalweg est tellement sinueux que les bateaux sont souvent obligés de faire des manœuvres délicates, ne pouvant avancer en ligne droite. D'autre part le chenal à certains endroits n'est pas toujours praticable sans travaux (« chevalage ») à cause des hauts seuils. Le déplacement incessant du chenal et des seuils dû à la mobilité perpétuelle des sables (voir *supra* l'étude des sables et des vases), oblige à jalonner constamment le passage changeant, avec des branches nommées balises (28).

On est donc forcé de conclure que la navigabilité de la basse-Loire fluviale se présente très médiocre, enlevant au

(27) Abel Durand, *op. cit.*, p. 10.

(28) Gallouédec, *op. cit.*, p. 302-304.

fleuve, en raison des difficultés de navigation, des avaries ou des retards assez fréquents, une grande partie de son importance économique intrinsèque. Cependant deux faits, dira-t-on, atténuent dans une certaine mesure cette constatation : d'une part l'existence d'un trafic intense dans le passé, d'autre part les possibilités d'amélioration envisagées de nos jours par des travaux appropriés. Ces réserves, que nous signalons seulement, ne changent guère, pensons-nous, au point de vue objectif où nous nous sommes placé, l'appréciation économique intrinsèque à porter sur la basse-Loire fluviale, pourtant chemin naturel du Centre de la France et même, selon quelques-uns, d'une partie de l'Europe centrale vers l'Océan, bénéficiant d'avantages au point de vue des distances (397 km. de Paris à Nantes par exemple), traversant de riches régions agricoles et des régions industrielles susceptibles d'un grand trafic d'importation et d'exportation (29).

Section B

IMPORTANCE DE LA BASSE-LOIRE MARITIME

Si la basse-Loire maritime jouit de l'avantage d'être l'issue géographique et économique de la basse-Loire fluviale, elle offre l'intérêt de constituer la voie d'accès indispensable au trafic par mer du port de Nantes qu'elle met en communication avec l'Océan et unit au port en eau profonde de St-Nazaire. On a dit avec juste raison que l'embouchure de la Loire est une « porte ouverte sur le reste du monde », ou encore « une main tendue de l'Europe vers l'Amérique », admirablement placée pour jouer le rôle de pompe aspirante et foulante du bassin de la Loire (30).

(29) J. Dagault, *Nantes, port maritime et port fluvial*, 1905, p. 5-7. — Dufourny, dans *Nantes, port industriel* (6^e fascicule des *Annales des Travaux Publics de Belgique*, déc. 1900), p. 38-39 et 43, a démontré l'impossibilité pour Nantes d'être le port de transit de Bâle.

(30) J. Dagault, *op. cit.*, p. 6-9.

L'importance de l'organe de jonction par excellence de Nantes avec St-Nazaire et les ports intermédiaires (31) ne saurait être mieux démontrée que par une très rapide observation du passé. Chaque fois que la basse-Loire maritime n'a pas permis aux navires d'un tonnage moyen (et non pas aux navires d'un grand tirant d'eau) de remonter jusqu'à Nantes et par suite d'en repartir, chaque fois le port de Nantes a périclité. C'est donc bien que la basse-Loire maritime donne la vie pour ainsi dire pleine et entière au port de Nantes.

D'autres considérations viennent renforcer l'importance économique intrinsèque de l'embouchure. Sans vouloir suivre Jean Eon (32) dans toutes ses affirmations, notamment lorsqu'il prétend que l'embouchure de la Loire « est la porte la plus grande, la plus commode » pour les marchands étrangers, il faut bien convenir qu'« elle est comme au milieu de l'Espagne et de l'Angleterre... ; et de toutes sortes de royaumes voisins et étrangers, on y aborde facilement ». Quand on porte les regards vers des pays plus lointains que l'Espagne avec son minerai de Biscaye, ou l'Angleterre dont « les ports charbonniers du pays de Galles sont placés presque en face de l'embouchure du fleuve (33) », on constate que la basse-Loire maritime détient encore une situation avantageuse. N'est-elle pas, en effet, plus rapprochée que La Pallice et Bordeaux, de New-York (3.093 milles), de Colon (4.526 milles) ? Quant aux distances avec Rio-de-Janeiro (4.883 milles), avec Buenos-Ayres (5.973), avec le Cap (5.778), avec Dakar (2.213), elles sont sensiblement voisines de celles de Bordeaux. De cette supériorité sur Bordeaux pour l'Amérique, les Antilles et même la côte occidentale d'Afrique, il résulte que l'entrée de la Loire, qui par la basse-Loire fluviale est plus proche du Centre de la France que Bor-

(31) *La Chambre de Commerce de Nantes* (ouvrage manuscrit anonyme), 1902, p. 63.

(32) Jean Eon, *Le Commerce honorable*, 1746, p. 318.

(33) Dufourny, *op. cit.*, p. 7.

deaux et n'a guère à craindre La Pallice légèrement favorisé au point de vue des distances, intéresse économiquement parlant ce Centre (34), donnant ainsi une plus grande valeur intrinsèque à la basse-Loire maritime.

Mais, pourra-t-on objecter, cette dernière, en dehors des grandes défauts présentées, on le sait, par la basse-Loire fluviale, est une mauvaise voie en ce qui concerne la navigation qu'elle gêne notablement. L'exemple du passé et même d'un présent assez récent, s'il appuie cette théorie, en apparence, l'infirme aussi, en réalité, car la basse-Loire maritime a toujours présenté d'assez bonnes conditions de navigabilité quand on a consenti à entreprendre les travaux nécessaires et à les entretenir. Or, cette nécessité inéluctable n'est-elle pas le sort de tous les grands ports de mer ? Et Belle-Isle fournit en mer un abri excellent à l'entrée de la Loire (35).

En conséquence il est permis d'affirmer que la basse-Loire maritime, tout en n'étant peut-être pas une artère de tout premier ordre à cause du niveau de son lit et de l'envasement contre lequel il faut lutter, peut prétendre à une place très honorable dans l'échelle des valeurs économiques malgré l'accroissement continu du tonnage des navires, grâce à son rôle de débouché simultanément d'un port comme Nantes, d'une longue voie d'eau poussant profondément ses tentacules dans l'intérieur, et aux distances qui la séparent de divers points importants du globe, d'autant plus que les grandes profondeurs se rencontrent à St-Nazaire.

A la valeur du fleuve s'ajoute pour le port de Nantes celle de sa situation.

Section C

IMPORTANCE DE LA SITUATION DE NANTES

Le port de Nantes, bâti à 56 km. de la mer (ligne idéale

(34) J. Dagault, *op. cit.*, p. 16-17.

(35) Lechalas, *Nantes et la Loire*, 1870, p. 31.

unissant les rochers de St-Nazaire à ceux de Mindin), forme par son importance la partie la plus notable de la ville et il semble presque toujours en avoir été ainsi. Nantes, situé par $47^{\circ} 13' 8''$ de latitude Nord et $3^{\circ} 53' 18''$ de longitude Ouest, au point de rencontre, nous l'avons vu, de la basse-Loire fluviale et de la basse-Loire maritime, est assise au confluent de l'Erdre, de la Sèvre nantaise et de la Loire (36), « sur le penchant d'une colline, à l'exposition du levant, et pour la plus grande partie au midi, sur la rive droite de la Loire » (37). La disposition de grandes îles parallèles, enserrées par les nombreux bras de la Loire, fait de la position de Nantes le premier point de passage aisé depuis l'Océan, d'une rive à l'autre, c'est-à-dire du Nord au Sud du fleuve. Ce fait auquel l'*Œil de la Bretagne* (tel est le surnom de Nantes sous l'Ancien Régime) est redevable de son importance depuis l'antiquité, explique la convergence vers ce point de nombreuses voies terrestres et assez récemment de voies ferrées complétant les accès fluviaux et maritimes. Pour aller de Vannes, Rennes et au-delà, par terre, à Bordeaux, Poitiers, etc., le chemin le plus court passe par Nantes. Il en est de même, naturellement, *vice-versa*, sans compter pour Paris et Angers vers l'Océan ou réciproquement.

Comme ce phénomène de rencontre ne manque jamais de donner naissance à une agglomération considérable et à un marché important, Nantes n'a pas échappé à la règle, mais à la différence de tant d'autres centres, disparus maintenant, Nantes a su garder sa place, démontrant ainsi l'excellence de sa situation qui est de tous les temps et correspond à des besoins réels. Si l'on cherche à savoir lequel des éléments topographiques occupe la place prépondérante dans cette heureuse position, il faut incontestablement répondre que c'est le passage de la Loire par la ligne des ponts qui donne à Nantes le rôle stratégique

(36) Joly, *Port de Nantes, Notice* (t. V des *Ports maritimes de la France*, publié par le Ministère des Travaux publics. 1883), p. 242

(37) Expilly, *op. cit.*, t. V., p. 18.

important de sentinelle avancée sur le fleuve, comme l'ont démontré au cours de l'Histoire les guerres et les sièges dont la ville a été le théâtre, car posséder Nantes c'est détenir la possibilité de communiquer des côtes Ouest de la Manche avec le littoral Sud-Ouest de l'Atlantique et être à même de couper la basse-Loire fluviale, à plus forte raison la Loire moyenne et supérieure, de son contact assuré avec la mer par la basse-Loire maritime.

Nantes est donc par sa situation un port maritime fluvial, par opposition aux ports de haute mer, résumant tous les avantages de la première catégorie : distance assez faible de la mer procurant la rapidité d'entrée et de sortie aux navires de mer comme aux bateaux fluviaux ; abondance d'eau douce, plus utile peut-être à l'industrie qu'à la navigation ; terminaison d'un long fleuve et aboutissement de voies d'accès variées autant que diverses accordant les plus grandes facilités à l'établissement d'industries de toutes natures.

Avec une situation aussi privilégiée et aussi rare (38), Nantes ne pouvait pas manquer d'être un grand port. L'étude de son évolution, à laquelle nous nous attacherons désormais, va nous le montrer.

(38) Lechalas, *op. cit.*, p. 30.

I

DES ORIGINES
A LA FIN DU XV^e SIÈCLE

(P-1491)

**Naissance suivie d'alternatives d'essor
au Moyen-Age**

TITRE I^{er}

ORGANISATION ⁽¹⁾

CHAPITRE PREMIER

Gestion

Section A. — ROUAGES ADMINISTRATIFS

A l'exception de l'époque romaine où exista une administration encore rudimentaire, s'occupant quelque peu du commerce fluvial et maritime, il faut attendre plusieurs siècles avant de voir se constituer un cadre administratif remplissant d'abord par un seul rouage (le comte, représentant du pouvoir central), puis par plusieurs autres organes (l'évêque et plus tard la Ville de Nantes) les diverses fonctions intéressant le port et le trafic de Nantes.

§ 1. — LE POUVOIR CENTRAL

a) *Du temps des Romains* (2). — Le pouvoir central sous l'Empire ne devait se préoccuper du commerce nan-

(1) La présente période semblera peut-être un peu longue au gré de certains, mais nous n'avons pas trouvé de traits caractéristiques suffisants permettant de la scinder convenablement, et, au surplus, elle est très mal connue.

(2) La plupart des renseignements qui suivent ont été puisés dans Huet, *Recherches économiques et statistiques sur le département de la Loire-Inférieure*, Annuaire de l'An XI, p. 177-178. — E. Chénon, *Histoire générale du Droit français public et privé, des origines à 1815*, t. I, 1926, p. 22, 30, 31. — Esmein, *Cours élémentaire d'Histoire du Droit*, 4^e édit., 1925, p. 4 à 7. — Le Beuf, *Du Commerce à Nantes*, 1857, p. 6-7 et 10-11. Le *curator rei publicæ* existant à partir du II^e siècle dans les cités (Nantes était vraisemblablement le centre d'une *civitas stipendiaria*) fut, semble-t-il, celui que l'on appelle parfois improprement « gouverneur de la ville ».

tais que dans la mesure où celui-ci, à la suite de l'établissement d'une ligne régulière de navigation en Loire concourrait, grâce au port servant de magasin général, à l'alimentation de Rome et des troupes qui séjournaient dans les provinces, car, ne n'oublions pas, ce service avait été le but primordial de la conquête.

Le gouverneur (*præses* ou *rector*) de la III^e Lugdunaise résidant à Tours et surtout le « *curator rei publicæ* » de la *civitas Namnetum* (à partir du II^e siècle) devaient cependant, en dehors du droit de réquisition et de justice, exercer un contrôle sur le trafic aussi bien au point de vue police et sécurité qu'au point de vue administratif en général. Des fonctionnaires militaires ou du fisc, étaient peut-être mêlés aussi à l'administration bien tenue du port de Nantes et de son mouvement commercial. Le pouvoir central avait encore une certaine emprise sur celui-ci par l'existence de la corporation étatique obligatoire des « *Nautes Ligerici* » et d'un tribunal ou bourse de commerce, que nous retrouverons plus loin.

Après la chute de l'Empire romain (en 395) tout semblant de rouage administratif concernant le commerce nantais semble avoir disparu, en raison de l'anarchie et des guerres civiles qui sévissaient en Armorique. Quelques pillages et prélèvements fiscaux seuls marquèrent sans doute l'action du maître passager de la principauté de Nantes au V^e siècle (l'une des cinq principautés de Bretagne). Le commerce était sans protection aucune, mais les événements de la fin du VI^e siècle devaient modifier cette situation.

b) *Comte représentant du roi* (3). — Vers 486, en s'emparant de Nantes, Clovis y installa l'autorité royale qui, dès ses successeurs immédiats (4), particulièrement

(3) Nous indiquons une fois pour toutes que sauf avis contraires, les renseignements concernant l'histoire du pouvoir central jusqu'à la Révolution ont été puisés dans Lavis, *Histoire de France*.

(4) A l'époque des fils de Clovis, Nantes fit partie du royaume d'Orléans avec Clodomir comme roi (511-524), puis Clotaire (524-

sous les fils de Clotaire et les rois fainéants devint théorique malgré la présence à Nantes d'un comte royal. Celui-ci, en effet, profitait des luttes entre royaumes et des guerres pour se rendre indépendant et ne voir assurément dans le commerce que les ressources fiscales à en tirer à son profit personnel.

Avec Charlemagne l'autorité royale, puis impériale, se fit sentir de façon plus effective grâce au comte, représentant du roi soumis à l'inspection des *missi dominici*. Sous les descendants du grand empereur, rapidement l'administration stable et paisible du comte disparut, si on se réfère aux dispositions contenues dans des capitulaires et rappelant les comtes à leurs devoirs. Nominoë (5), duc des Bretons, après avoir pris deux fois Nantes et entre temps favorisé un comte de Nantes (Lambert), se rendit indépendant, en fait, du roi de France Charles le Chauve. Le comte, en conflit avec l'évêque, dut se retirer. Nominoë gouvernait à la fois le comté, la cité, et les efforts du roi n'avaient pas abouti. L'autorité royale n'était plus que théorique et fit place à celle du duc ou du comte.

c) *Comtes et ducs souverains* (6). — Erispoë, successeur de Nominoë, conserva Nantes, se bornant à restituer à l'évêque, nous le verrons, un droit que ce dernier détenait sur le commerce de cette ville. Mais l'impuissance de l'autorité du duc s'était déjà manifestée sous deux formes au moins : Lambert, l'ancien comte, chassé, s'était fortifié près de Craon et ruinait le commerce de la Loire ; les

561). Lors des partages à la mort de ce dernier, Nantes appartient d'abord au royaume de Paris (Caribert, roi de 561 à 567), ensuite au royaume d'Austrasie sous Sigebert (561-584), etc... Du temps de Dagobert, Nantes dépendit du royaume de Neustrie, dont elle ne cessera de faire partie sous l'autorité des maires du palais de Neustrie, puis des rois de France, de Pépin le Bref à Charles le Chauve. (D'après les cartes de l'atlas de géographie historique publié par Longnon).

(5-6) Cf. Merlet, *La Chronique de Nantes*. — Abbé Travers, *Histoire civile, politique et religieuse de la Ville et du Comté de Nantes*, 1836, t. I^{er}. — Arthur de la Borderie, *Histoire de Bretagne*, t. II et III. — Cf. aussi F. Lot, *Mélanges d'Histoire bretonne* (Ann. Bretagne, t. XXII-XXV).

Normands avaient déjà effectué une première incursion (843) qui fut suivie de beaucoup d'autres durant le x^e et le commencement du xi^e siècle, marquant l'effondrement de toute autorité y compris la fonction policière. Celle-ci en facilitant le trafic par son exercice ne permet-elle pas, en effet, la levée de droits lucratifs pour le pouvoir central ? Or, il n'y avait pas de force armée pouvant tenir tête aux Normands qui pillaient et détruisaient tout sur leur passage.

La victoire définitive d'Alain Barbetorte sur ceux-ci à Nantes en 937, ramena pour quelque temps une autorité susceptible de s'occuper du commerce. Aussitôt la mort d'Alain Barbetorte, dernier roi des Bretons, s'ouvrit une assez longue période de guerre civile due à la minorité de Drogon qui amena la main-mise du comte Foulques d'Anjou sur le comté de Nantes, puis aux ambitions des comtes de Nantes sur le duché de Bretagne. Il en résulta des luttes entre comtes de Rennes et de Nantes provoquant des assassinats ou empoisonnements, l'intervention de seigneurs étrangers à la Bretagne, la détention temporaire du comté de Nantes par le comte de Rennes. Dans ces conditions, l'autorité centrale n'était pas à même de s'intéresser au commerce, si ce n'est au point de vue des impôts et des taxes qu'il pouvait rendre. Peu lui importait la sécurité du trafic nantais.

Enfin l'unité bretonne, réalisée au xi^e siècle, marqua avec l'ordre et la paix le retour d'une administration, celle du duc. Les besoins financiers croissants de celle-ci, sa tendance centralisatrice, les nécessités de la défense de l'Etat, obligèrent le pouvoir ducal, à s'occuper davantage chaque jour de l'activité du port de Nantes, les navires de commerce pouvant contribuer au ravitaillement et à la protection des côtes. Ainsi se créa une véritable organisation administrative du commerce, se perfectionnant au fur et à mesure de la progression de l'autorité ducale et de l'essor commercial général.

Au xii^e siècle, le duc, appelé en fait comte de Bretagne, était sans doute encore obligé de respecter les droits de cer-

tains seigneurs. Toutefois le côté fiscal du commerce ne guida plus désormais exclusivement ses actes. S'il tenait encore compte de son intérêt, il montrait sa sollicitude envers le commerce (7), en adoptant les règles posées par le Consulat de la Mer, en remplaçant par le droit de bris moins rémunérateur le droit de brieux et de sauvetage qui procurait de gros profits mais était l'objet de plaintes de la part de nations étrangères. Une tendance à abandonner une partie de l'administration commerciale à d'autres autorités se dessina. Tel fut le cas, à la fin du ^{xii}^e siècle, de l'aliénation du ban du vin à la Ville de Nantes. Sous Pierre Mauclerc (7 *bis*), le premier qui ait porté à nouveau le titre de duc de Bretagne, au ^{xiii}^e siècle, l'aspect fiscal de l'administration ducal reprit momentanément une place prépondérante, comme l'atteste la querelle du duc avec l'évêque de Nantes, au sujet du droit que ce dernier percevait sur la vente du sel. Cette tentative consistant à vouloir supprimer une autorité concurrente n'empêcha par Pierre Mauclerc de chercher à développer le commerce de Nantes par des travaux ou par la police de la Loire : déplacement partiel de l'Erdre et construction de deux quais, prise en 1225 de Champtoceaux, dont le seigneur pillait les barques passant en Loire. Mais trente-cinq ans plus tard, en 1260, nous voyons le duc obligé de se mettre d'accord avec l'évêque pour lever certains droits.

Si la rivalité des maisons de Blois et de Montfort (8), au début du ^{xiv}^e siècle, durant la guerre de Cent ans, entrava notablement le commerce de Nantes, elle affaiblit aussi l'autorité ducal, annihilant presque les effets de son administration commerciale. Le prétendant Charles de Blois, maître de Nantes, ne fut-il pas contraint, pour se concilier les Nantais, de supprimer les taxes sur les mar-

(7) Le Beuf, *op. cit.*, p. 14-16.

(7 *bis*) Cf. Levron, *Pierre de Dreux dit Mauclerc, duc de Bretagne, comte de Richemond, chevalier de Braine*. (*Positions de thèses de l'Ecole des chartes*, promotion de 1929, p. 155 à 199).

(8) Le Beuf, *op. cit.*, p. 17.

chandises, ce qui diminuait d'autant les ressources ducales. La paix revenue, les ducs s'occupèrent à nouveau des intérêts du port de Nantes. Jean IV, dit Mathorez (9), fut « le premier duc de Bretagne qui se soit intéressé aux questions commerciales », d'une façon effective, ajouterons-nous. Non content d'améliorer la Loire, comme nous le verrons, il assura la protection du commerce extérieur contre les pirates en chargeant deux escadres armées, appelées convois, d'escorter les navires. Cette mesure, soyons-en sûrs, profita particulièrement à Nantes. Le même Jean IV (10) ayant besoin de ressources nouvelles à la suite des guerres, obtint des Etats de Bretagne, représentant la nation bretonne, la levée des droits d'entrée dans tous les ports du duché, par conséquent à Nantes. Mais le pouvoir ducal, qui était obligé de tenir compte de la volonté populaire, manifesta de plus en plus son penchant à se décharger partiellement de l'administration, comme le prouve la concession en 1402 d'un droit fiscal par la veuve de Jean IV au bourgeois de Nantes en vue de travaux utiles au commerce.

Le duc Jean V (11), tout en suivant cette tradition, élargit le rôle économique de son gouvernement centralisateur avec le chancelier Jean de Malestroit. Par reconnaissance pour services rendus autant que dans l'intérêt du négoce, il concéda aux Nantais des exemptions ou modérations de droits, supprimant même une douane, que nous retrouverons en étudiant le système fiscal, accordant un Conseil de bourgeois pour rendre plus aisé le rôle administratif que jouaient déjà ces derniers. Non moins utile pour

(9) Mathorez, *Notes sur les Espagnols et les Portugais à Nantes* (*Bull. Hispanique*, t. XIV, 1912, n^o 3 et 4 ; t. XV, 1913, n^o 1, 2 et 3) ; tiré à part p. 5.

(10) C'est la première fois, à notre connaissance, que l'on rencontre l'action des Etats de Bretagne sur le commerce.

(11) Le Beuf, *op. cit.*, p. 24-25. — Thomas Lacroix, *Jean de Malestroit; Chancelier de Bretagne, Evêque de Saint-Brieuc* (1404-1419) *et de Nantes* (1419-1443). (*Positions des Thèses de l'Ecole des chartes*, promotion de 1925, p. 119 et sqq.). — Mathorez (*Espagnols*), *op. cit.*, p. 5 et 39).

le port de Nantes furent la répression des rapines des Craonnais entravant le trafic par la Loire, et surtout l'action diplomatique vigoureuse amenant en 1430 la conclusion d'un traité de commerce avec l'Espagne destiné à faciliter et préciser les relations de Nantes avec ce pays. Ici encore une autre autorité, celle de l'évêque (Jean de Malestroît, cumulant cette charge avec celle de chancelier), fut appelée, nous aurons l'occasion de le voir, à coopérer à l'administration commerciale. En outre, pour assurer la loyauté des transactions, Jean V institua un fonctionnaire chargé de jager les vins.

Pierre II (12) signa également deux traités avec l'Espagne. François II (13), le dernier duc de Bretagne, persévéra dans cette politique commerciale, guidé en cela par son ministre Pierre Landais, aussi assistons-nous sous son règne à la signature de plusieurs traités de commerce successifs avec l'Espagne (1459, 1466, 1483) et à la conclusion, en 1478, de plusieurs autres traités, avec la Hanse, le Danemark, l'Angleterre, traités qui supprimaient toute entrave réciproque entre la Bretagne et ces pays, favorisant ainsi le développement du port de Nantes, le seul important du duché.

Ainsi l'administration ducal était vraiment bienfaisante, pour le commerce nantais en particulier, au moment où la Bretagne, par son union avec la France en 1491, va changer de souverain (14).

A côté du pouvoir central nous avons déjà rencontré la présence de deux autres autorités. En quoi consistaient

(12) Dom Lobineau, *Histoire de Bretagne*, t. I^{er}, p. 673, et t. III, p. 654.

(13) Le Beuf, *op. cit.* p. 28. — Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p. 5 et 39.

(14) L'histoire de l'administration commerciale du pouvoir central semble bien démontrer, d'après ses manifestations, que le régime féodal n'a pas opposé au développement du commerce (à Nantes en l'occurrence) des entraves insurmontables, comme le laisse entendre Le Beuf, *op. cit.* Voir à ce sujet A. de la Borderie, *Le Commerce et la Féodalité en Bretagne*. (*Rev. de Bretagne et Vendée*, t. V, 1859, p. 345 et sq.).

leurs fonctions ? C'est ce que nous devons examiner maintenant.

§ 2. — POUVOIRS LOCAUX

A) *L'évêque de Nantes* (15)

L'administration commerciale de l'évêque, si on peut appeler ainsi les actes de celui-ci au regard du port de Nantes, n'est guère apparue avant le ^{vi}^e siècle, pour suppléer à la défaillance du comte représentant le roi de France. En vue de développer le commerce nantais, l'évêque saint Félix entreprit en Loire de grands travaux dont nous reparlerons bientôt. Cette participation bénévole et désintéressée à l'administration, ce qui la différenciait de celle du duc plus tard, fut d'abord temporaire, réapparaissant, d'après les documents, au bout de trois siècles environ sous une autre forme : la levée de la moitié des droits de tonlieu (voir p. 62) concédée sans doute à l'évêque par le pouvoir central ou usurpée par le premier durant les troubles du ^{ix}^e siècle, lors des incursions normandes. Ce droit, après avoir été enlevé à l'évêque par l'autorité centrale à une époque indéterminée (vraisemblablement au cours d'une lutte entre l'évêque et le comte de Nantes), fut restituée à celui-là en la personne d'Actard par le roi breton Erispoë, avec l'approbation de Charles le Chauve, souverain théorique de la Bretagne.

L'association de l'évêque à l'administration du port et du commerce se poursuivit à diverses reprises. Tel fut le cas de la décision prise au Concile tenu à Nantes en 1127, de frapper d'anathème les pillards et briseurs de navires. Ce fut ensuite le conflit entre l'évêque et le duc Pierre de Dreux, dit Mauclerc, à propos, nous l'avons vu, du droit fiscal de vente exclusif du sel à Nantes. Grâce à la médiation du roi de France, l'évêque rentra en possession de son droit. Au même moment le pouvoir de l'évêque sur le commerce grandit à la suite de l'acquisition par ce dernier du fief de la Fosse, endroit situé extra-muros et le plus propre

(15) Cf. Huet, *op. cit.*, p. 22. — Le Beuf, *op. cit.* p. 15-16, etc. — Merlet, *op. cit.* — Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p. 39-40.

déjà au trafic maritime. Aussi, en 1260 participa-t-il sur un pied d'égalité avec le duc à la levée d'un droit nouveau sur la vente des marchandises, dont le produit était consacré à des travaux publics concernant le commerce.

Après un long silence des documents, on retrouve encore l'action de l'évêque sur le commerce, deux siècles plus tard, lors de la conclusion du traité d'alliance entre le duc et le roi de Castille. Par ce traité, l'évêque, alors titulaire de la place de chancelier ducal et puissance morale ayant donné au cours des siècles des preuves de sa sollicitude envers le commerce nantais, fut investi de la mission de *consul, défenseur et protecteur* des intérêts espagnols à Nantes à l'occasion d'actes commerciaux. Par là, l'évêque aura assez souvent l'occasion d'être mêlé directement au trafic de Nantes, au moins avec l'Espagne, tant dans les dernières années de l'indépendance bretonne, qu'après l'Union de 1491, au moins pendant quelque temps.

B) *La Ville de Nantes* (16)

Dernière en date des autorités locales participant à l'administration du commerce, la Ville de Nantes dut ses faibles pouvoirs uniquement au bon gré des comtes et des ducs, si on fait abstraction de l'existence à l'époque romaine d'un Sénat municipal ou Curie dont le rôle modeste des décurions ou « *curiales* », malgré les « *decreta curiæ* » se bornait probablement, sous la direction du « *curator reipublicæ* », à faciliter l'œuvre de ravitaillement ou l'exécution des décisions du pouvoir central, et si on omet l'existence de « syndics » nommés par les habitants du port pour l'exécution de certaines missions. La Ville n'exerça guère ces pouvoirs que dans le domaine fiscal, autant qu'on puisse en juger d'après des renseignements peu nombreux.

La première manifestation de cette autorité semble

(16) D'après E. Chénon, *op. cit.*, p. 26-31. — Le Beuf, *op. cit.*, p. 15-17-23-25-27. — Mathorez, *Les Etrangers en France sous l'Ancien Régime*, t. II., 1921, p. 152.

remonter au XII^e siècle, quand les bourgeois nantais achetèrent au duc la perception, on le sait, du ban-vin. Au XIV^e siècle, ces mêmes bourgeois, en fait, les principaux commerçants enrichis par le négoce et influents, obtinrent de Charles de Blois, en compensation de l'état lamentable dans lequel la lutte des maisons de Blois et de Montfort avait mis leur commerce, la suppression des droits dits de péages sur les marchandises passant à Nantes. Cette faveur fut suivie, nous l'avons vu, au XV^e siècle, d'autres que nous rappelons pour mémoire : concession d'un octroi par la veuve de Jean IV, faculté d'élire un Conseil de bourgeois, modifications profondes en faveur des Nantais dans le système des droits grevant le trafic. Toutes ces mesures, en particulier la création du Conseil de bourgeois, par la force des choses sorte d'organe représentatif du commerce, accrurent les pouvoirs de la Ville et indirectement ceux des principaux intéressés sur le commerce de Nantes. Ceux-ci et celle-là furent plus intimement mêlés à son administration sous François II lorsque ce dernier « octroya » à la Ville un droit d'entrée sur les marchandises en vue de réparations à entreprendre. La perception de droits, par la surveillance à laquelle elle obligeait, donnait une certaine influence commerciale à l'autorité titulaire du profit.

En outre, la Ville fit exécuter, au cours du XV^e siècle, des travaux en Loire dont nous reparlerons en étudiant ceux-ci plus loin.

La part assez secondaire prise par la Ville à la gestion du commerce nantais n'empêche pas, croyons-nous, de considérer cette action comme féconde et originale pour l'époque, surtout en Bretagne.

Après cet aperçu des différents rouages administratifs qui jouèrent un rôle dans l'activité du port de Nantes, il ne faudrait pas croire que l'on connaisse tous les éléments ayant concouru à la gestion, car à côté de l'administration proprement dite existaient des groupements dirigeant à leur manière et selon leurs moyens le commerce de

Nantes : ce furent les associations commerciales et les colonies étrangères.

Section B. — ASSOCIATIONS COMMERCIALES
ET COLONIES ÉTRANGÈRES

§ I. — ASSOCIATIONS COMMERCIALES

A) *Nautes Ligerici* (17)

Bien qu'organe officiel des navigateurs à l'époque romaine, la corporation ou collège des *Nautes Ligerici* apparaît sous la forme d'un groupement des intéressés pour la défense de leurs intérêts. D'après un rapprochement entre les inscriptions romaines et des textes, notamment du Digeste, du code Théodosien, la corporation se composait de patrons, pilotes, maîtres et matelots de navires fluviaux ou tenant la mer, sans compter différentes personnes prises pour combler les vides en fournissant leur concours financier ou manuel. Des privilèges étaient attachés aux « Nautes » : liberté de passage sur les fleuves, exemption de péages, responsabilité solidaire lors d'accident fautif, etc.

Seule l'inscription dédiée par les « Nautes » de Nantes et les habitants du port au dieu Vulcain (18) nous révèle l'existence des premiers sans plus de détail.

Il est permis de supposer, avec vraisemblance, malgré le silence des documents, qu'après la chute de l'Empire romain, la corporation des « Nautes », manquant d'appui

(17) Cf. Mantellier, *Histoire de la Communauté des Marchands Fréquentant...* (*Mém. Soc. Archéol. de l'Orléanais*, t. VII, 1867, p. 3-5, 10-14 et 19 à 25).

(18)

DEO VOL
PRO SALVTE
VIC POR ET NAV
LIG

Deo Volcano pro salute vicanorum Portensium et nautarum Ligericorum. (A Vulcain pour la prospérité des habitants du Portus [Namnetum] et des Nautes de la Loire). Cette inscription a été découverte non loin de la Loire, à Nantes, en 1805 et figure actuellement à l'Hôtel de Ville.

administratif surtout, dut, au milieu des dissensions et des luttes, se suffire à elle-même ; aussi les marchands auraient-ils été contraints de se soutenir réciproquement pour résister aux entraves de toutes natures et pouvoir trafiquer par la Loire. Ainsi se serait formée la communauté des Marchands Fréquentant.

B) *Communauté des Marchands Fréquentant
la rivière de Loire (19)*

Mentionnée pour la première fois dans un acte de 1344, la « Communauté des Marchands Fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle » unissait sur un pied d'égalité « contre des dangers et pour des intérêts communs », des marchands soumis, depuis Roanne jusqu'à Nantes, à des seigneurs indépendants les uns vis-à-vis des autres. A la lutte entreprise contre les péages dont il sera question plus loin, ne se borna pas l'activité de la communauté. Celle-ci assura l'entretien de la Loire en y faisant contribuer les seigneurs péagers. Nous renvoyons les développements sur ce point à l'étude des péages (p. 67). Qu'il suffise de savoir que les délégués de la Communauté à Nantes s'occupaient des travaux nécessaires et des procès auxquels souvent ceux-ci donnaient lieu.

En dehors des dépenses de participation financière à ces travaux et de quelques présents ou aumônes, l'association indemnisait ses membres des naufrages. Les recettes étaient représentées par le droit de boête (cf. p. 70-71) et des subventions des péagers. Au point de vue organisation, il y avait deux catégories de membres : ceux qui étaient à la tête d'un commerce ou d'une exploitation, faisant partie des membres actifs ; toutes les autres personnes exerçant une profession se rattachant à la navigation ou au commerce fluvial ne figuraient qu'en qualité de membres passifs. A Nantes, comme dans chaque ville, sauf Orléans qui avait la prépondérance par sa situation géographique, les

(19) D'après Mantellier, *op. cit.*, p. 26, 32-137, 149-221.

membres formaient une corporation locale désignant un ou plusieurs délégués à l'assemblée tenue à Orléans, siège de la Communauté, par les délégués élus de toutes les corporations locales, généralement pris parmi les bourgeois ou les magistrats municipaux. C'étaient en effet la corporation locale et les notables de la ville qui choisissaient les délégués. L'Assemblée, investie d'un pouvoir général et absolu, représentait la Communauté, approuvait ou rejetait les mesures prises depuis la dernière assemblée, prenait toutes les décisions financières, décidant des travaux à exécuter, des procès à soutenir, etc., jusqu'à l'année suivante. Elle désignait aussi parmi les délégués des corporations locales, son mandataire auprès de cette corporation, en l'investissant d'une procuration pour défendre dans sa circonscription les intérêts des membres par tous les moyens utiles et procéder au balisage du « cantonnement », sans indemnité de déplacement. Entre les sessions de l'Assemblée les intérêts généraux étaient défendus par les délégués en résidence à Orléans. Un des deux procureurs généraux ou syndics salariés résidait à Tours et à ce titre était en rapport avec le délégué nantais ou ancenisien de la Communauté quand besoin était. Divers avocats, procureurs, etc... recevaient de la Communauté des gages annuels pour les services qu'ils rendaient ou pouvaient rendre.

Ainsi, la Communauté des « Marchands Fréquentant » par son activité en tant de domaine rendit durant le Moyen-Age de grands services au trafic fluvial de Nantes, car elle assurait des fonctions ressortissant du gouvernement des duchés ou comtés. Cette corporation si curieuse constituait à la fois une société d'assistance mutuelle, un organisme de protection fédérale, de représentation d'intérêts économiques, un groupement participant presque seul aux frais de travaux dont ses membres tiraient profit. Et Nantes fut certainement le plus grand bénéficiaire de ces avantages, la Loire étant au Moyen-Age, nous le verrons, la grande artère empruntée par le trafic nantais, aussi bien pour l'importation qu'en vue de l'exportation.

§ 2. — COLONIES ÉTRANGÈRES

Celles-ci furent d'un genre différent de celui de la Communauté des Marchands Fréquentant, mais n'en concoururent pas moins à diriger le commerce de Nantes.

A) Colonie espagnole (20)

Dès le début du xiv^e siècle des relations commerciales ayant existé entre l'Espagne et la Bretagne, à cause de pèlerinages bretons à St-Jacques de Compostelle et du concours d'Espagnols dans les guerres de Bretagne, le duc Jean IV ayant pris d'heureuses mesures : traité de commerce avec les villes de Biscaye, travaux en Loire, institution du convoi, enfin le roi de Castille ayant conclu en 1430 avec le duc Jean V un traité de commerce, consolidé, on le sait, à diverses reprises par Jean V et François II, « sous l'influence du courant commercial » et de la répugnance des Bretons à s'expatrier, il se constitua, au milieu du xv^e siècle, une colonie espagnole à Nantes. Cette colonie, en vertu du traité de 1430, dépendait d'un *consul, procureur et boursier d'Espagne*, ayant juridiction sur tous les trafiquants espagnols en Bretagne, et du chancelier « conservateur des alliances entre la Bretagne et l'Espagne encore existant en 1466 ». Une « Bourse et Estappe d'Espagne », relatée dans des lettres patentes de Charles VIII, roi de France, en 1493, existait à la Fosse de Nantes.

L'importance de la colonie espagnole est attestée par les registres de baptême de la paroisse St-Nicolas, mentionnant la présence de nombreux marchands espagnols. Mais des représailles bretonnes, exercées sur ces marchands, à raison de pillages (21), comme ce fut le cas en 1467 où 30.000 écus de marchandises furent saisis « sur les marchands d'Espagne fréquentant la Fosse », comme la main-mise sur les navires espagnols dans les ports de Bretagne, l'emprisonnement de négociants espagnols au

(20) Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p. 1-13, 39-40 et cf. *infra*, p. 93.

(21) Arch. Loire-Inférieure, B. 5, fol. 30 et 69.

Bouffay en 1474, troublèrent profondément l'activité de ces derniers jusque-là fort brillante. Ces faits ajoutés aux dernières guerres franco-bretonnes, qui détruisirent les demeures de marchands espagnols, amenèrent vers 1485 la disparition de la colonie espagnole de Nantes et son transfert avec sa Bourse à La Rochelle. Cette colonie, qui avait su tirer profit de ses prérogatives spéciales, vers 1491 n'était plus qu'un souvenir pour les Nantais.

B) *Colonie d'allemands* (22)

Sans avoir l'ampleur ni peut-être l'ancienneté de la colonie espagnole, l'établissement des Hanséates de la Prusse et de Livonie à Nantes s'opéra au xv^e siècle, les Hanséates venant trafiquer à Bourgneuf, Pornic, à cause du sel, tandis qu'à Nantes ils écoulaient leurs importations et centralisèrent dans des magasins les exportations pour les pays du Nord, avec l'appui bienveillant du duc Jean V qui leur avait accordé des sauvegardes en 1433.

La colonie comprit non seulement des facteurs mais encore des hôteliers et quelques ingénieurs hydrauliciens que la Ville avait fait venir, nous le verrons, pour des travaux en Loire. Mais cette colonie, peu importante, ne fit jamais beaucoup parler d'elle au xv^e siècle.

(22) Mathorez (Etrangers), *op. cit.*, t. II, p. 10-11 et 152. — Arch. mun. Nantes, série CC, passim.

CHAPITRE II

Outillage

Incontestablement l'outillage intéresse plus un port que sa gestion. Cependant, étant donné que le premier est subordonné au second, il est naturel que l'étude de l'outillage suive celle du « cerveau » animateur et non pas la précède. Le mot outillage peut s'entendre dans plusieurs sens, aussi croyons-nous nécessaire de préciser que nous le prenons dans son sens le plus large, c'est-à-dire pour un port maritime : les accès, les quais, les types de navires, etc., etc...

Section A. — ACCÈS

§ I. — VOIES D'EAU

Avant le vi^e siècle, la Loire, à Nantes, si on en croit l'historien Travers (1), ne présentait pas la même configuration générale que maintenant (2). Le fleuve n'aurait compris que le bras actuel de la Madeleine et le bras de Pirmil. Le bras Nord, dit de St-Félix, n'aurait pas existé, les prairies de Mauves et de la Madeleine, qu'il sépare de nos jours, formant une presqu'île. Le Seil venant de Doulon, aurait coulé parallèlement au bras de la Madeleine, traversant la cité des Namnètes, à l'emplacement du bras Nord présent, et aboutissant en Loire aux environs de la pointe de notre contemporaine île Gloriette.

Saint Félix, évêque de Nantes au vi^e siècle, dont nous avons mentionné le rôle bienfaisant pour le commerce de la cité, coupa, pense-t-on, par un canal la presqu'île précitée, prairies Mauves-Madeleine, afin d'unir le bras de la

(1) Travers, *op. cit.*, t. I^{er}.

(2) Se reporter plus haut, p. 8.

Madeleine au Seil. Le confluent vaseux de cette rivière avec la Loire, où se faisait sentir la marée, serait devenu après élargissement, le bras Nord, appelé en souvenir de son créateur, le bras St-Félix. Mais le percement du canal aurait entraîné d'importants travaux accessoires : pour faire affluer les eaux d'amont de la Loire dans l'ancien confluent du Seil, le long des remparts de la « civitas », il fallut, croit-on, construire une sorte de barrage à l'entrée du bras de la Madeleine (3) ; pour protéger les parties basses de la ville jusqu'au rocher de St-Nicolas, à la Fosse et la vallée de Chézine, on établit une longue levée sur la rive droite, édifia pour assurer les communications entre les deux rives, une chaussée à l'emplacement du pont de la Poissonnerie et démolit une partie du rocher de Miséri qui s'avancait dans la Loire, obstruant sans doute l'écoulement des eaux et surtout le passage aux navires venant de la mer. Quant à l'Erdre, dont l'embouchure se trouvait approximativement à l'endroit où passe la rue de la Paix, son déversement se serait opéré désormais dans la Loire au lieu du Seil. Plusieurs chaussées avec des moulins, auraient été construites sur le cours de l'Erdre (4).

Après la mort de saint Félix, la Loire ne paraît pas avoir été l'objet de travaux notables, pendant trois siècles environ. Ce que l'on sait sur l'état de la Loire à ce moment, se ramène à ceci : au début du ^{vii}^e siècle, selon la Vie de Saint Hermeland, les grandes marées, dit Athenas (5), remontaient jusqu'à 7 milles en amont de Nantes, c'est-à-dire, avons-nous vu précédemment, à 3 km. Est d'Oudon ;

(3) Cette opinion paraît être celle des archéologues qui, comme M. Justin Vincent, ont étudié la question des travaux de Saint-Félix d'après les renseignements fournis par le sous-sol de Nantes (renseignement communiqué par M. D. Barthelemy).

(4) Telle est l'interprétation donnée par l'abbé Travers aux vers sybillins de Fortunat, ami de Saint-Félix, *in lib. 3^o, carm. 10^o*, Œuvres poétiques. Ces vers sont cités en particulier dans Huet. *op. cit.*, p. 21 (en note).

(5) Athenas, *op. cit.*, p. 58.

l'île unique de Haute-Indre-Basse-Indre et celle d'Indret étaient les seules îles au-dessus des hautes marées.

Au ix^e siècle (874), au dire de nombreux historiens(6), remonterait la construction en bois par Charles le Chauve du premier « pont de Nantes », intéressant le port à un double point de vue : d'abord au regard de la navigation fluvio-maritime à laquelle les ponts présentent des obstacles (nous en trouverons bientôt une mention typique), ensuite au point de vue facilité plus grande des communications par voie de terre.

Le géographe arabe Edrisi (7) en affirmant au xii^e siècle qu'à Nantes « les navires y abordent et en sortent », permet de croire qu'à cette époque la basse-Loire maritime était suffisamment navigable pour les navires de faible tirant d'eau usité alors (voir p. 58).

Il faut arriver à Pierre de Dreux, au début du xiii^e siècle, pour rencontrer un ouvrage important : le déplacement de l'embouchure de l'Erdre, à l'endroit qu'elle occupe actuellement. On suppose (8) cependant que l'Erdre eut pendant quelque temps deux bras parallèles : le nouveau bras renfermant deux longues îles et l'ancien bras qui occupait la place de la rue de la Paix et aurait rejoint le précédent au niveau actuel du pont de Sauvetout, pour former un bras principal et deux bras parallèles plus petits, séparés entre eux par des îles allongées. Une petite anse aurait existé à l'endroit qu'occupent les places Royale et du Commerce.

Sous le duc Jean IV nous assistons à l'approfondissement du chenal de la basse-Loire maritime, avec le concours des marchands de Nantes afin de « permettre aux

(6) Travers, *op. cit.* — Guépin, *Histoire de Nantes*, 1839, p. 56. Notons en passant que ce dernier ouvrage, auquel nous recourons parfois, renferme beaucoup d'affirmations hasardeuses et contestables.

(7) Cf. A. de la Borderie (Histoire), *op. cit.*, t. III, p. 148.

(8) Selon le « Plan présumable de la ville de Nantes au xii^e siècle, d'après l'histoire écrite », par Laurent. (Salle des Séances de la Société Archéologique de Nantes, au manoir de la Touche).

chalands d'un tonnage élevé de remonter jusqu'au port de cette ville (9) ». D'un autre côté, presque à la même époque, la basse-Loire fluviale, par les soins de la Communauté des Marchands Fréquentant, fut entretenue en état de navigabilité (10). Les marchands avaient divisé le cours entier de la Loire en une vingtaine de « cantonnements » dont celui de Nantes à Ingrande, sous la surveillance, semble-t-il du délégué de la Communauté à Nantes. Celui-ci faisait exécuter les travaux ordonnés par l'Assemblée d'Orléans ou nécessitant urgence, aux frais de la Communauté et partiellement des seigneurs péagers, gardait le matériel appelé « engin de balisage » contenu dans un bateau à tillac. Des baliseurs signalaient le chenal de navigation à l'aide de guides ou balises plus grosses que les balises actuelles, curaient le chenal en enlevant les matériaux qui s'y étaient déposés, entretenaient et établissaient les chemins de halages ou *hausserées* le long du fleuve.

La construction d'un moulin par l'hospice de Toussaint dans le faux bras du même nom, à la suite d'une concession de Jean V en 1422 et surtout la construction du moulin du Chapitre de la collégiale Notre-Dame, entre le pont de la Belle-Croix et Bon-Secours, en 1482 sous François II, ne furent pas faites pour faciliter la navigation, ce dont se plaignit le duc d'Anjou en 1456. Mais vers 1484, il est vrai, la Ville employa des ingénieurs allemands (Jehan Houc et ses compagnons) avec des « engins à tirer les eaux des bardeaux de la porte du Port Poissonnier » (11).

Jusqu'au début du xv^e siècle, la Sèvre avait été navigable, selon les « Chroniques annaulx » de Nantes à Clisson, tandis que l'Erdre, abandonnée à elle-même n'avait eu

(9) Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p. 5.

(10) Arch. mun. Nantes, EE 146, et Travers, *op. cit.*

(11) Arch. mun. Nantes EE 146. Cf. *la Nicollière* (Marine). *Op. infra cit.* pour la gêne causée par les ponts.

(12) Dom Morice, I, col. 116. — Huet, *Op. cit.*, p. 25 et 26.

d'utilité qu'après les travaux précités de Saint-Félix (12).

Ces accès par eau du port de Nantes étaient complétés par des routes et des chemins.

§ 2. — VOIES TERRESTRES

Les Romains ont été les premiers à doter Nantes d'un grand nombre de routes convergeant de toutes les directions vers le *Portus Namnetum*, dont l'accumulation des îles, nous le savons, en fait le premier point de passage depuis la mer. Les principales voies romaines (13) furent celles de Vannes, Rennes, Angers et Paris, Poitiers. La voie de Vannes avait approximativement le tracé actuel, aboutissant près de l'embouchure de la Vilaine qu'il fallait sans doute traverser en bac pour gagner Vannes. Elle unissait ainsi Nantes à la grande métropole commerciale des Venètes et peut-être au-delà, vers la rade de Brest. Franchissant l'Erdre par la chaussée de Barbin, puis le Cens, la voie dite de Rennes passait à Héric, traversait l'Isac à Bout de Bois, le Don au Sud-Ouest de Jans, avait diverses ramifications en particulier celle de Blain et joignait Nantes non seulement à Rennes, mais encore à Valognes (pointe du Cotentin) et à la Rance vers l'emplacement de Saint-Malo. La voie d'Angers suivait le parcours actuel puis gagnait Mauves, le Cellier, Ancenis, Ingrande. D'Angers, par Tours et Orléans elle se poursuivait jusqu'à Paris mais au point de vue commercial elle ne semble pas avoir présenté une très grande valeur, car elle longeait pour ainsi dire un « chemin qui marche », la Loire, certainement plus usitée. Cependant la bifurcation de Tours vers Bourges, Autun, Chalon et Lyon était très utile car entre Decize et Chalon-sur-Saône, nous le verrons, elle assurait la jonction commerciale de la Loire avec la Saône et le Rhône, comme le prouvent les documents. Quant à la voie de Poitiers, elle dépassait Clisson

(13) Cf. L. Maître, *La Conquête de la Basse-Loire par le réseau des voies romaines* (Bul. Soc. Archéol. de Nantes, 1908, p. 79-89, avec un plan) et Brunhes (*op. infra cit.*) plan de Besnier, p. 141.

et filait presque en ligne droite sur Poitiers. De là elle communiquait avec Saintes et Bordeaux d'une part, Argenton, Gergovie d'autre part, cette dernière direction ayant moins d'importance pour Nantes que les précédentes.

En dehors des voies principales précitées il existait d'autres routes, secondaires, certes, mais pouvant rendre toutefois des services au commerce au moins local. Parmi ces routes on peut citer celle d'Herbignac et environs passant à Saint-Etienne de Montluc, Montoir, aux abords de Corbilon (port de commerce sur la Loire) et en décrivant une ample courbe, jetant une ramification sur Guérande, Piriac, non sans se poursuivre jusqu'à Rieux sur la Vilaine (près de Redon). Quittant la voie de Rennes au bout d'une dizaine de kilomètres, la route de Redon par Blain, Plessé, menait sans doute de Redon à Brest. La route de Châteaubriant, sensiblement la même que celle actuelle se poursuivait assurément vers le Nord, c'est-à-dire vers Laval et la Normandie. Noirmoutier était l'extrémité Sud d'une route traversant Saint-Philibert de Grandlieu (Deas). Vers la Loire et la baie alors immense de Bourgneuf, la route du Clion poussait ses rameaux.

Malgré cette énumération il ne faudrait pas croire que nous avons épuisé la liste des voies romaines, qui après la chute de l'Empire demeurèrent pendant tout le Moyen-Age, comme le montrent par exemple les itinéraires suivis par les rois de France ou les grands, les seules voies terrestres plus ou moins praticables suivant leur état d'entretien ou de délabrement. Mais l'importance économique des routes desservant le port de Nantes, diminua considérablement avec les incursions normandes des IX^e et X^e siècles et surtout avec l'établissement progressif du régime féodal permettant, grâce à la succession des fiefs traversés par les routes, des abus ou des pilleries sans nombre à l'occasion des péages, dont Mantellier a donné de multiples témoignages (14). Cette situation a profité aux voies d'eau

(14) Mantellier, *op. cit.*, p. 47 et sqq.

en particulier à la Loire dont, nous l'avons vu, les usagers ont pu s'unir pour parer aux abus et s'entraider et par laquelle les transports volumineux, rapides, permettaient un trafic plus économique.

Section B. — QUAIS ET ÉDIFICES

§ 1. — QUAIS

L'étude des quais de Nantes depuis les Origines pose en premier lieu la question de savoir quel était l'emplacement du port à l'époque romaine. Plusieurs théories ont été émises à ce sujet. Selon Bizeul et L. Maître (15), le *Portus Namnetum* (un des quartiers du *Condivicnum* de Ptolémée, dit Maître) devait se trouver à l'emplacement du Port-Maillard « sur lequel ouvrait une porte des remparts gallo-romains permettant de communiquer avec le fleuve et les bateaux qu'il amenait à Nantes. Le terrain naturel formait une pente inclinée que les Romains avaient laissée libre pour y faire un port de débarquement et un marché au besoin » (16). Pour M. le chanoine Durville (17) le port était situé à l'endroit où s'élève le quai de Richebourg, au bord du fleuve, le long de la voie romaine d'Angers, avant que celle-ci ne pénétrât dans la cité par la porte susmentionnée. Nous inclinons volontiers pour cette seconde hypothèse qui paraît la plus vraisemblable.

Sur l'Erdre, existaient des estacades en bois, comme semble le prouver la découverte de bois en grume croisillonés, faite par M. l'ingénieur Primault dans la rue du Cheval Blanc (18).

(15) Bizeul, *Des Namnètes aux époques celtique et romaine*, p. 298. — L. Maître, *Géographie historique et descriptive de la Loire-Inférieure*, t. II.

(16) L. Bonnard, *La navigation intérieure de la Gaule à l'époque romaine*, 1913, p. 109.

(17) Durville, articles sur *La Marine nantaise dans le passé*, parus dans le journal *Express de l'Ouest*, 3^e année, n° 837 et sqq.

(18) Renseignement aimablement communiqué par l'auteur de la découverte.

Mais le *Portus Namnetum*, aux grèves de sables et aux berges couvertes d'herbes, où se chargeaient et se déchargeaient les marchandises, n'était pas le seul port de la région immédiate de Nantes. A quelques trois ou quatre kilomètres, sur la rive gauche se trouvait *Ratiastum* (Rezé), port des Pictons mentionné par Ptolémée. Il avait une certaine importance si on en croit quelques documents postérieurs aux Romains. Beaucoup plus loin se dressaient les berges du port de *Corbilo* et celles de *Brivates Portus*, d'une localisation indéterminée malgré l'opinion de L. Maître, qui place le premier de ces ports à Saint-Nazaire, dans l'anse près de Méan, malgré les travaux de Kerviler, Bastard donnant au port des Brivates un emplacement entre les pointes de Ville-Halluard et de Penhouet (19) (actuellement faubourg de Saint-Nazaire).

Quoiqu'il en soit, les pentes servant de quai au *Portus Namnetum* durent, selon toute apparence, suffire après l'époque romaine aux besoins du trafic pendant la majeure partie du Moyen-Age troublé par les guerres et les pillages des Normands. Le silence des documents au sujet des quais n'est rompu qu'au ^{xiii}^e siècle. A ce moment le port de Rezé, si brillant encore au ^{ix}^e siècle d'après Ermentaire, auteur de la vie de Saint-Philibert, était déchu ; la navigation maritime ne trouvait sans doute plus à Richebourg le tirant d'eau nécessaire que les sables de la Loire avaient dû amoindrir. Pierre de Dreux, auteur déjà du détournement de l'Erdre, en 1207, creusa, affirme Ogée, deux ports sur la Loire (20). L'un situé près de l'église Sainte-Radegonde, au pied du château (entre la tour des Jacobins et celle du Port) fut appelée Port de Pierre de France ; le second nommé Briand Maillard, du nom de son exécuteur,

(19) Sur toute cette question, consulter L. Bonnard, *op. cit.*, p. 109-112. Signalons qu'en creusant le bassin de Penhouet, on a trouvé six « pierres de mouillage, percées à leur sommet d'un trou à double cône par lequel on passait l'amarre qu'on filait ensuite du bateau ». Cela prouve l'existence d'un port, mais non pas que ce fût *Brivates Portus*.

(20) Ogée, *Dictionnaire historique de Bretagne* cité dans Paul Jeulin, *Histoire lapidaire du Château de Nantes*, 1925, p. 75, note 21.

le sénéchal de Nantes, fut édifié à l'emplacement du quai qui porte encore aujourd'hui ce nom (entre le Château et le Bouffay). Puis il n'est plus question de quais nouveaux jusqu'à la fin du xv^e siècle. Cependant le port ne se bornait pas aux quais dont nous venons de parler, car nous avons déjà trouvé précédemment la mention du « Port Poissonnier (21) » vers la fin du xv^e siècle. Ce port devait, pensons-nous, étaler ses berges aux environs du confluent de l'Er-dre, non loin de la tour de la Prévôté.

§ 2. — EDIFICES

Les mentions concernant les édifices servant au commerce maritime et fluvial dans les très anciens temps, sont fort rares et vagues.

a). *Bourses*. — Le tribunal ou bourse de commerce, édifié par le syndic des habitants du port, vers le m^e siècle, pense-t-on, d'après l'inscription latine qui nous a révélé son existence (22), était-il grand et bien placé ? Nous n'en savons rien, faute de documents explicites et de fouilles révélatrices, car aucune des hypothèses émises n'est satisfaisante. Il est probable cependant que le tribunal avoisinait le port (entre Richebourg et la place Louis XVI).

Après un saut brusque de onze siècles environ, on retrouve la présence d'édifices utilisés par le commerce. Au xiv^e siècle, en effet, les négociants du pays du Nord possédaient à Nantes une bourse dite « Bourse de mar-

(21) Cf. *supra*, note 11.

(22) Cette inscription est reproduite en lithogravure dans Guépin, *op. cit.*, p. 8. En voici le texte :

NVMINIB AVGVSTOR
DEO VOLKANO
M GEMEL SECVNDVS E T C SEDAT FLORVS
ACTOR VICANOR PORTENS TRIBVNAL CM
LOCIS EX STIPE CONLATA POSVERVNT

chandises du Nord », qui se tenait sans doute dans un bâtiment, dès le règne du duc Pierre II (23).

Les Espagnols, à leur tour, eurent, au milieu du xv^e siècle, nous le savons, à la suite du développement pris par leur négoce, une « Bourse et estappe d'Espagne », logis situé à la Fosse et abandonné par ses occupants lors des luttes ultimes pour l'indépendance bretonne, quelques années avant 1491 (24).

b). *Magasins et entrepôts*. — Bien qu'on ne puisse relever qu'une mention vague dans cet ordre, il est permis de supposer que Nantes a eu, d'assez bonne heure, quelques magasins et entrepôts, même privés, à l'imitation des Hanséates qui, dans les grands ports de l'Océan, possédaient des magasins servant à entreposer l'objet de leur négoce (25). Mais nous reconnaissons volontiers que ces magasins faisaient partie intégrante des demeures des négociants et n'étaient pas à proprement parler ce qu'on appelle des entrepôts au sens économique et moderne du mot.

Un port n'utilise pas seulement des magasins et entrepôts, des quais, etc... Il lui faut aussi des navires pour amener les marchandises qu'il reçoit et emporter celles qu'il exporte, en un mot un matériel naval.

Section C. — MATÉRIEL NAVAL

Sans remonter jusqu'à l'époque gauloise où la navigation, peu importante, se servait, dit-on, de petites barques monoxyles, creusées dans des troncs d'arbres, à peine aptes au commerce fluvial ou comme les Vénètes, de légers navires aux voiles de peaux et aux cables de fer, pour le trafic dans l'Océan (26), on sait que sous la domination romaine les bords de la Loire possédaient des chantiers de construction. César n'y fit-il pas construire plusieurs

(23) Mathorez (Etrangers), *op. cit.*, t. II, p. 177.

(24) Cf. p. 46, note 20.

(25) Cf., p. 47, note 22.

(26) Le Beuf, *op. cit.*, p. 4.

navires de guerre et la tradition ne veut-elle pas que ces « *Navalia* » fussent établies à Nantes ?

La navigation fluviale et maritime romaine employait en Loire comme dans l'Atlantique « de vastes barques pontées ou non, à fond plat ou arrondi, de peu de tirant d'eau et d'une largeur assez limitée ». Ces barques étaient en matériaux solides pour résister aux obstacles et à l'échouage pratiqué en tous lieux. Elles marchaient à la rame et à la perche, en rivière surtout, à la voile en mer (27). Leur capacité de transport devait être assez faible.

En faisant abstraction des barques normandes, longues et frustres, qui remontèrent la Loire aux ix^e et x^e siècles, il faut attendre le xi^e siècle environ pour trouver des indications sur le type des navires fréquentant probablement le port de Nantes. D'après la tapisserie de Bayeux, et ce qui était vrai pour la Manche l'était sensiblement pour le littoral de l'Océan, « les navires avaient l'avant et l'arrière également arrondis, comme les galiotes hollandaises, on les tirait souvent à terre... ils n'avaient qu'un seul mât, tenu par quatre haubans en cordes de cuir tressé, ne portaient qu'une seule voile carrée, quelquefois ornée d'or et de figurines d'animaux » (28). On ne s'étonnera donc pas si la contenance de ces navires était sans doute très supérieure à celle des barques antérieures.

An xiii^e siècle (29) les Bretons, et par conséquent les Nantais, armaient des navires dits de grosse mer, c'est-à-dire courts, surmontés de châteaux crénelés en saillie, d'une hune crénelée portée par un mât servant à fixer la voile carrée ornée d'emblèmes. Après des prières solennelles au départ, les navires cinglaient souvent à l'aviron, si l'on en croit le cas de la « Pénitence de Dieu », appartenant, vers 1249, à Hervé, de Nantes, et utilisé par les

(27) Bonnard, *op. cit.*, p. 137-159.

(28) Ed. Paris, *Le Musée de Marine du Louvre*, 1883, p. 12, d'après Jal.

(29) Jal, *Archéologie navale*, t. II, 1840, et d'après M. de Fréminville.

croisés bretons sous Pierre Mauclerc (30). Les barques analogues, semble-t-il, aux pirogues de pêche, avaient encore des voiles et des cordages en cuir. Ces navires, même ceux de la première catégorie, hauts sur l'eau, ne devaient pas permettre de prendre une grande cargaison. Il en sera ainsi encore au xvi^e siècle (31), d'après des mentions de chargement de navires ayant acquitté des droits d'entrée. Au surplus, selon Huet, au xv^e siècle, les navires trafiquant à Nantes allaient de 50 ou 60 tonneaux à 80 au plus et même souvent beaucoup moins, si on en juge d'après le tonnage des navires usités au xvii^e siècle.

Quant aux chantiers de constructions navales, les documents sont complètement muets à leur égard, sauf au xv^e siècle, où des navires étaient construits au Port-au-Vin.

(30) H. de Fourmont, *L'Ouest aux Croisades*, 1864, p. 241-244.

(31) Arch. Ille-et-Vilaine, C 3260-3264. — Huet, *op. cit.*, p. 32 et *passim*. — Nous avons omis délibérément au cours de la présente section les indications assez nombreuses sur les types de navires de guerre (galères, etc.), qui intéressent nullement l'activité commerciale du port. Voir sur ces navires, par exemple, Travers, *op. cit.*, I, p. 453., La Roncière, *Histoire de la Marine Française*, II, p. 342-343 ; Huet, *op. cit.*, p. 184, etc.

CHAPITRE III

Systeme Fiscal

Comme l'a fort bien souligné M. Gabory (1), à propos du xvii^e siècle, les droits et douanes de Bretagne constituaient « un écheveau confus ». Et ce qui était vrai, comme nous le verrons, pour le Grand siècle, le fut à un égal degré, sinon davantage, au cours des siècles antérieurs. A l'origine, la multiplicité des régimes et des changements ne rendait-elle pas en effet nécessairement instable la perception de droits ? Aussi les droits de toutes sortes disparaurent-ils parfois, pour réapparaître ensuite presque toujours sous une forme voisine mais différente. A l'époque des ducs, si une certaine continuité régna dans l'administration, nous ne serons pas encore en face d'un système fiscal solidement établi. Tout au plus sera-ce un système très complexe en voie de formation, sans ordre, aux mains de plusieurs organes distincts entrant parfois en conflit au sujet de quelques-uns de ces droits.

L'époque romaine mise à part, les droits perçus d'une façon ou d'une autre sur le commerce nantais, n'eurent pas à leurs débuts de caractéristiques personnelles. On les appelait du mot générique de péages. Cette qualification leur convenait en théorie, car ces droits, primitivement, avaient été la rémunération de services rendus mais rapidement le service avait disparu et le droit, comme partout ailleurs, était demeuré. La terminologie vicieuse résultant de ce phénomène, rend peu aisée la classification des droits qui, progressivement, se sont individualisés, prenant une nature particulière en raison de leur titulaire, de leur mode de perception et de leur destination. Cependant, bien

(1) E. Gabory, *La Marine et le Commerce de Nantes au xvii^e siècle et au commencement du xviii^e* (*Ann. de Bretagne*, 1901-02, t. XVII, p. 22).

qu'une classification des droits ait l'inconvénient, peut-être, de ne pas correspondre fidèlement à la réalité, tout au moins dans les dix premiers siècles, nous croyons préférable, pour la clarté de l'étude des droits en vigueur à Nantes, de séparer, dès l'origine, des droits similaires devenus par la suite juridiquement et économiquement distincts. De cette manière, on peut suivre facilement l'évolution de chaque droit. Il n'y a plus alors qu'à les combiner par la pensée pour reconstituer exactement l'« écheveau ».

Section A. — DOUANES

§ I. — DOUANES ROMAINES (2)

Les douanes de l'époque romaine se bornaient au « Quadragesima Galliarum » qui était le nom donné au « portorium » gallo-romain. Ce droit du 40^e de la valeur des marchandises transportées et destinées à être vendues, était perçu à l'intérieur de la Gaule, quand celles-ci « traversaient une ligne douanière ». En étaient exemptes les marchandises destinées ou appartenant à l'Etat et les objets personnels. La constatation du paiement de cet impôt, montant à 2,5 % avait lieu par l'apposition sur les emballages d'un plomb traversé par une corde et revêtu d'un sceau.

Tout nous porte à croire que le commerce de Nantes subissait, comme celui d'autres villes, cet impôt. Les côtes de l'Océan constituaient sans doute une ligne douanière et, dans ce cas, les marchandises entrant ou sortant de Nantes par la basse-Loire maritime auraient acquitté le « Quadragesima Galliarum ».

Après la chute de l'Empire, c'est le silence le plus complet sur les douanes intéressant Nantes pendant cinq siècles environ.

(2) E. Chénon, *op. cit.*, p. 47-48. Pour certains détails, voir L. Bonnard, *op. cit.*, p. 31-32, qui distingue, à tort, le « portorium » du « quadragesima Galliarum ».

§ 2. — DOUANES DUCALES

Il est permis de supposer avec vraisemblance que sous les Mérovingiens, une autorité, sans doute le comte représentant du roi, préleva sur le commerce nantais des droits analogues au « Quadragesima gallarium », qualifié probablement de « teloneum » à l'époque carolingienne. En ce cas, le tonlieu mentionné dans une charte du 18 décembre 856 (3) serait purement et simplement le droit de douane ayant succédé aux douanes romaines. L'acte de 856, par lequel le roi Charles le Chauve confirma à l'évêque de Nantes Actard la donation de la moitié du tonlieu que lui avait faite le duc de Erispoé, montre que ce droit partagé en deux était perçu sur les marchandises venant par eau, notamment dans le port de Nantes. Si on en croit Huet (4), qui n'indique pas sur quoi il se base, à cette époque, c'est-à-dire au ix^e siècle, le droit aurait rapporté de grosses sommes au duc ou au comte. En tous cas, on retrouve au xi^e siècle la trace de douanes sous le vocable de « péage comtal » (5) levé à Nantes par le comte de la ville, auquel succédera le comte de Bretagne. Une charte du roi Louis VI le Gros (6) en confirmant, en 1123, à l'Eglise de Nantes ses bénéfices, parle du tonlieu. Une autre charte contemporaine du duc Conan (7) concéda et restitua à

(3) Publiée, en particulier, par M. Giry, dans les *Ann. de Bret.*, 1898, p. 506-508, et mentionnée dans La Borderie (Histoire), *op. cit.*, t. II, p. 529. Le tonlieu ou droit d'entrée, selon M. H. Sée, dans son *Etude sur les classes rurales en Bretagne au Moyen-Age* (*Ann. de Bretagne*, XI, p. 610), était un droit perçu par le seigneur sur les objets, à leur entrée ou leur sortie du domaine seigneurial. M. le chanoine Durville a soutenu, dans *Les droits de tonlieu et d'escaffe perçus au tablier de la Prévôté de Nantes jusqu'au XVIII^e siècle* (*Bull. Soc. Archéol. de Nantes*, 1916), que la moitié du tonlieu aurait été donnée à l'évêque de Nantes par Clovis ou au moins Clotaire. Mais c'est une pure hypothèse.

(4) Huet, *op. cit.*, p.

(5) D'après Mantellier, *op. cit.*, tableau p. 447.

(6) Publiée par L. Maître dans les *Ann. de Bretagne*, t. XXVII, n° 1, p. 109-115.

(7) *Jugement des Commissaires établis pour la vérification des Droits... aux Abbesses et Religieuses de l'abbaye de Saint-Georges de Rennes... du 27 août 1742.* (Bibl. mun. de Nantes, 207041, C 121).

l'abbaye Saint-Georges de Rennes, le 8 octobre 1158, la moitié de la coutume de trois deniers qu'il faisait percevoir à Nantes sur les bâtiments qui descendaient et montaient par la Loire. Sous des noms différents, nous croyons qu'il s'agit des mêmes droits de douanes.

A partir du xiv^e siècle, ces « péages » ou « taxes de navigation, de péage et de transit qui frappaient les marchandises passant sous les fameux ponts de Nantes, en aval et en amont », faisaient partie, semble-t-il, de ce qu'on appelait la Prévôté de Nantes, du nom du prévôt placé à la tête de l'administration du fief nantais (8). Désormais on nommera ces douanes droits de la Prévôté.

A la fin du siècle, des droits d'entrée dans tous les ports de Bretagne, par conséquent à Nantes, furent accordés par les Etats au duc Jean IV. Ces droits devaient être assez élevés, car les étrangers désertèrent, paraît-il, Nantes pour La Rochelle. Il n'est peut-être pas trop téméraire de penser que ces droits furent probablement, sans en avoir encore le nom, les ancêtres de la Traite domaniale qui, au xvi^e siècle, sera nettement distincte de la Prévôté de Nantes.

Le xv^e siècle nous fournit quelques précisions intéressantes (9) sur les douanes. D'abord les bureaux des douanes françaises et bretonnes, les plus proches de Nantes étaient établis l'un en face de l'autre, à Ingrande (10), au bord de la Loire, alors la principale voie commerciale, nous le verrons, de Nantes. Il en résultait le paiement d'un double droit. La douane française avait à lutter contre les contrebandiers bretons pour les vins que ceux-ci introduisaient la nuit en Bretagne, à l'aide de radeaux au fil du courant, tandis que souvent la douane bretonne rançon-

(8) L. Maître, *Domaines de Bretagne dépendant de la couronne ducale*. (*Ann. Bretagne*, t. XXXVIII, 1928, n° 1, p. 199).

(9) Dupuy, *L'Industrie et le Commerce en Bretagne à la fin du xv^e siècle*. (*Bull. Soc. Acad. de Brest*, 1879-80, p. 57-58).

(10) Une rue séparait déjà Ingrande (en Anjou et Maine-et-Loire) du Fresne (en Bretagne et Loire-Inférieure). La douane française et la douane bretonne se trouvaient de chaque côté de cette rue. (Renseignement communiqué par M. D. Barthélémy).

naît littéralement les marchandises françaises, sans tenir compte des tarifs fixés par le Parlement de Paris.

En 1420, Jean V, pour mettre fin à l'abandon de Nantes par les étrangers à cause des droits d'entrée, accomplit une profonde réforme douanière en faveur des Nantais. Ce fut d'abord l'exemption de tous droits sur les importations de blé provenant d'autres ports bretons, la réduction des droits sur les marchandises venant par la Loire (10 deniers par balle de laine et 5 sols par balle d'épiceries ou merceries), sur les vins sortant de Nantes, pour soutenir la concurrence de La Rochelle.

Les « devoirs et trepas de Saint-Nazaire », sorte de douane maritime sans doute, qui grevaient lourdement le commerce nantais, furent supprimés et remplacés par un droit de sortie, de 5 sols par charge, payables à l'embarquement (11). Ce droit persista-t-il plus tard sous le nom de Traite domaniale ? La chose est fort probable. Quant à la pancarte des droits levés au Tablier de la Prévôté de Nantes, elle paraît avoir été rédigée au moins une fois, en 1436 (12).

Incontestablement, le droit de sortie de 16 sols 3 deniers par livre, sur le sel destiné à la France constituait un droit de douane. Il était compris dans les droits de la Prévôté et se percevait sous les ponts au moment de la réunion des cargaisons (13).

Une dérogation aux tarifs en vigueur à la Prévôté fut apportée à la fin du xv^e siècle, à la suite du traité de commerce avec l'Espagne. Les laines de ce pays ne payèrent qu'un très léger droit en échange du traitement fiscal accordé aux toiles bretonnes *via* Nantes à Bilbao (14).

A côté des « péages » transformés par une lente évolution, en droits de douanes au profit du pouvoir central, il

(11) Sur les réformes douanières de Jean V, voir Le Beuf, *op. cit.*, p. 24-25.

(12) D'après une mention contenue dans un jugement de Commissaires de Péages en 1741. (Cf. *Infra*, note 21).

(13) Arch. Loire-Inf., B 11, fol. 145 v^o.

(14) Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p. 40.

y avait d'autres péages, à l'origine, assez semblables aux précédents et appartenant à des seigneurs ou collectivités. Ces derniers péages, qui seuls conservèrent juridiquement la nature économique véritable du péage, doivent être distingués à notre sens, non seulement des Douanes, mais encore des « péages » de la Ville de Nantes, vite devenus des « octrois » comme nous le verrons bientôt.

Section B. — PÉAGES PRIVÉS

Sans s'arrêter aux péages existant dès avant la conquête romaine (15) et dont on ignore l'emplacement aussi bien que les propriétaires, on croit (16) que, profitant de la faiblesse du pouvoir central et des luttes entre comtes, des péages illicites s'établirent sur le cours de la Loire, de bonne heure, se multipliant au fur et à mesure du développement du système féodal, tandis que d'autres péages étaient concédés par les comtes ou les ducs à des monastères, des maisons hospitalières, des châteaux, etc... situés sur les rives du fleuve, en particulier. Souvent la perception du droit devenu privé n'avait plus en réalité comme contre-partie l'entretien du fleuve.

L'absence de documents nombreux sur la date de création de ces droits permet cependant d'indiquer que les péages privés étaient presque tous permanents, frappaient des denrées diverses et intéressaient principalement le trafic fluvial, quoiqu'il y eût des péages maritimes.

§ 1. — PÉAGES EN AMONT DE NANTES

Des frontières de l'Anjou à Nantes, c'est-à-dire sur la basse-Loire fluviale, les péages (17) étaient par ordre d'ancienneté selon les chartes et autres actes, ceux du XII^e siècle. Tel était le cas des péages suivants : deux

(15) L. Bonnard, *op. cit.*, p. 30.

(16) Mantellier, *op. cit.*, p. 40-41.

(17) D'après les tableaux qu'en a donné Mantellier, *op. cit.*, p. 54, 447.

péages à Ancenis, l'un appartenant au seigneur d'Ancenis (18), l'autre au seigneur de Varades ; trois péages à Champtoceaux. Le ^{xiii}^e siècle vit la création de plusieurs péages : celui d'Ingrande au seigneur du lieu, celui de Saint-Florent-le-Vieil, datant de 1277 et détenu par le seigneur de l'endroit avant de l'être par le comte d'Anjou, acquéreur de la seigneurie. Au ^{xiv}^e siècle, furent établis un péage temporaire à Ingrende en 1359, au profit du seigneur, un autre péage à Champtoceaux en faveur également du seigneur. Le ^{xv}^e siècle fut marqué par l'institution de nouveaux péages, notamment à Saint-Florent-le-Vieil (au prieuré de l'Esvières, près d'Angers), La Roche-Baraton, Anetz, La Pierre-Boisdron, Oudon, Thouaré, L'Epine-Gaudin.

§ 2. — PÉAGES SIS A NANTES

Dans la traversée mi-fluviale, mi-maritime de Nantes, des droits de péage étaient déjà perçus depuis longtemps. C'étaient en premier lieu la portion du tonlieu (la moitié) revenant à l'évêque de Nantes par la donation de 846 (19), dont il a été question plus haut, sur les marchandises venant par eau, en particulier dans le port de Nantes, puis dès avant 1158 la moitié du droit de coutume de 3 deniers (20) prélevée à Nantes par l'Abbaye Saint-Georges de Rennes sur les navires montant et descendant la Loire. Ce péage d'un denier et demi, malgré des amputations, devait subsister jusqu'au ^{xviii}^e siècle. Enfin, vers l'extrémité du ^{xiv}^e siècle au plus tard, apparut un droit dit « *devoir de Loire* » (21), dont le taux, suivant la pancarte de la Prévôté de Nantes de décembre 1436, où il était perçu, se montait à un denier par muid de sel, sur le vin,

(18) Selon un acte de 1100 publié dans Dom Morice (*Preuves*), I, col. 508, Maurice d'Ancenis aurait donné le tonlieu sur toutes les marchandises à l'église Saint-Martin.

(19) Cf. *supra*, note 3.

(20) Jugement mentionné plus haut, note 7.

(21) *Jugement des Commissaires établis pour la vérification des Droits maritimes... aux Religieux Carmes de la ville de Nantes, du 11 mars 1741* (Bibl. mun. Nantes 207037, C 121).

etc... Diverses familles possédèrent successivement ce péage : les de la Porte, de la Jaille, Lepervier de la Bouvardière. Au droit qualifié jadis de « péage comtal » et en réalité douane de la Prévôté vint s'ajouter la perception de 5 deniers sur le sel en faveur du chapitre des saints Donatien et Rogatien de Nantes. Mais les textes ne permettent pas d'affirmer si les péages (22) maritimes étaient plus nombreux, comme on pourra le vérifier plus tard. Cela provient de ce que ces péages ne touchant pas directement les membres de la Communauté des Marchands Fréquentant, celle-ci n'en a pas conservé la trace dans ses archives.

Comme si l'enchevêtrement des péages ne suffisait pas à créer une réelle confusion pour les gens de l'époque, diverses règles ou usages compliquaient le fonctionnement des droits (23). D'abord parallèlement aux péages spécialisés à une catégorie de marchandises, des péages s'étendaient à tous les produits, sauf parfois quelques-uns, d'où des difficultés d'interprétation s'élevaient entre le péager cherchant à étendre la catégorie des marchandises assujetties et les mariniers. Aussi, souvent, à défaut de transaction, ces conflits nécessitaient-ils le recours à l'autorité judiciaire : le Parlement de Paris ou de Bretagne. Dans cet ordre, les Marchands Fréquentant ont beaucoup fait en intervenant dans les instances, comme le leur permettaient des ordonnances royales. Et la même Communauté mettait fréquemment les péagers à contribution de gré ou de force pour entretenir la Loire. Dans le premier cas, les péagers donnaient une subvention, dans le second, des édits où l'autorité de justice les contraignaient à rembourser les Marchands des frais déboursés par ceux-ci. La manière de lever les péages était variable à l'infini et souffrait de nombreuses exceptions à cause des privilèges d'exemption dont jouissaient les gens d'Eglise et surtout au point de vue commercial, les marchands se rendant à

(22) Arrêts, édits... concernant les droits de péage. (Bibl. mun. Nantes 100426 R., pièce intitulée « *Ce sont les devoirs deuz au Roy... au Tablier de la Recepte de la Prevosté de Nantes* », 1590).

(23) Cf. Mantellier, *op. cit.*, en particulier p. 61 et sqq.

des foires privilégiées, sans compter les exemptions à raison du lieu de destination des marchandises : hôpitaux, etc... ou de l'usage que l'on faisait des marchandises. D'autres fois, les péages étaient modifiés à certaines époques déterminées pour un certain laps de temps chaque année, comme à Saint-Florent-le-Vieil pendant le trentain de la Saint-Charleimagne. Gênantes et souvent bizarres étaient les formalités dont le fait de les enfreindre provoquait des amendes, des confiscations, etc... Ainsi, aucun « muid, queue ou barrique ne devait se trouver de travers dans le bateau » lors du passage au péage précité de Saint-Florent, sinon il fallait payer double droit.

Section C. — OCTROIS

Précédé peut-être dans l'existence par un péage dit vectigal qui se percevait à l'époque romaine pour passer de cité à cité (24), c'est-à-dire en l'occurrence aux confins sans doute de la *civitas Namnetum* et de la *civitas Andegavorum* dans la région d'Ingrande, et au passage des gués ou ponts unissant la première cité à celle des Pictaves, les « octrois » de Nantes n'apparurent guère avant la fin du XII^e siècle et encore seulement si l'on considère l'acquisition onéreuse du ban-vin (25) des mains de la duchesse Constance, par les bourgeois, comme un droit d'octroi. Qu'était ce droit sinon une redevance temporaire octroyée aux « bourgeois, manans et habitants de Nantes » en vue de travaux à effectuer dans la ville ? Mais le mot octroi n'indiquait pas par lui-même la nature essentielle du droit perçu. Il englobait un certain nombre de droits très divers dont certains ne concernaient pas précisément le trafic du port de Nantes.

On ne trouve pas de droit d'octroi typique avant 1402,

(24) L. Bonnard, *op. cit.*, p. 30.

(25) Le Beuf, *op. cit.*, p. 15. Nous ne citons au cours de la présente section que les droits d'octroi concernant le port ou son trafic immédiat.

époque où la veuve de Jean IV accorda, nous l'avons vu, sa vie durant aux bourgeois de Nantes la perception d'une sorte de péage se montant à « deux sols par muid de blé, de sel et autres marchandises passant sous les ponts » (26) pour l'entretien de ceux-ci. Ce droit temporaire, qu'on ne trouve nul part qualifié de droit de cloison comme à Rennes ou Angers, s'il disparut, sans doute à la mort de la duchesse, ressuscita sous une forme permanente au bout de quelque dix ans, en 1440 pour le sel et d'une façon provisoire (un an) en 1448 pour toutes les denrées (27). Les mêmes causes produisant les mêmes effets, le besoin d'entretenir les fortifications de la ville nécessitèrent des recettes, c'est pourquoi en 1472 le pouvoir ducal fit revivre le droit de deux sols en octroyant à la Communauté de Ville un droit d'un denier par livre sur les marchandises entrant à Nantes et deux sous par muid sur toutes les denrées qui se mesuraient (28). Bien qu'il n'en portât pas encore le titre, c'était incontestablement le droit dit de méage dont il sera question au xvi^e siècle. La plus grande partie de son produit, il est à peu près certain, provenait des vins arrivant de France ayant dépassé Ancenis faute d'acquéreurs en ce lieu (29) et des barques chargées de sel prenant la direction inverse.

Différents droits complétaient encore le tableau fiscal de l'époque.

Section D. — DROITS DIVERS

Ces droits variés furent la plupart durables.

a) *Droit de bris* (30). — Le plus ancien droit, celui de bris, au xi^e siècle appartenait au duc de Bretagne qui devenait propriétaire du navire venu se briser sur les écueils de la côte et, en cas de sauvetage, était obligé de

(26) Le Beuf, *op. cit.*, p. 23.

(27) Mantellier, *op. cit.*, tableau p. 447.

(28) Le Beuf, *op. cit.*, p. 180.

(29) Dupuy, *op. cit.*, p. 58.

(30) Huet, *op. cit.*, p. 180.

donner aux sauveteurs entrés dans l'eau un droit de sauvetage montant au tiers de la valeur du navire ou, autrement, d'indemniser les personnes de leur travail. Le droit de bris, très lourd pour le commerce étranger à cause de la configuration des côtes ayant été l'objet de vives réclamations de la Guyenne, de l'Espagne et de l'Angleterre, fut supprimé, mais sous Pierre Mauclerc (30 *bis*) il fut rétabli pendant quelque temps sur la pression de certains seigneurs.

b) *Droit de briefs* (31). — Remplaçant du droit de bris, le droit de briefs ou brieux consistait à délivrer aux navires, moyennant une somme modique et sous le petit sceau, une licence permettant de trafiquer à l'abri de toutes les vexations, sur les côtes bretonnes, en rachetant ainsi le droit de bris. Ce droit de brieux devait subsister jusqu'à la Révolution sous le nom de « *brief de sauveté* » avec le « *brief de conduit* », institué sans doute par le pouvoir ducal lors de la création du système des convois sous Jean IV au *xiv^e* siècle, avec le « *brief de victuaille* », de date indéterminée, accordant la faculté de relâche dans les ports bretons et seul brief acquitté par les Hollandais après 1468.

c) *Droits secondaires*. — Si nous ne tenons pas compte du droit de vente exclusif sur le sel à Nantes par l'évêque, au début du *xiii^e* siècle, ni du droit de deux deniers par livre imposé en 1260 après accord entre le duc et l'autorité épiscopale réconciliés, sur la vente de toutes les marchandises (32), il ne reste plus qu'un droit à signaler : le droit de boête.

d) *Droit de « boête »* (33). — Ce droit, levé par la Communauté des Marchands Fréquentant, était appelé ainsi à cause de la caisse dans laquelle les receveurs du

(30 *bis*) Levron (Pierre de Dreux), *op. cit.* p. 158.

(31) L. Maître, *Introduction aux séries C et D* (des Archives départementales de la Loire-Inférieure), 1898, p. *xiii*, et Huet, *op. cit.*, p. 180. — Mathorez (Etrangers), *op. cit.*, II, p. 178.

(32) Le Beuf, *op. cit.*, p. 184 et sqq.

(33) Cf. Mantellier, *op. cit.*, p. 184 et sqq.

subside déposaient leurs recettes. D'origine assez nébuleuse dans le comté de Nantes, le droit de « boîte » autorisé par ordonnances royales depuis Philippe le Bel et sans doute plus tard par les ducs de Bretagne d'abord hostiles, existait dès 1432 sous forme de subside payé par diverses marchandises entre le pont d'Orléans et celui d'Ancenis, puis en 1449 entre ce dernier et le pont de Saumur, enfin dès 1450 sur le cours entier de la Loire, donc semble-t-il, jusqu'à Nantes. Toutes les marchandises devaient payer sauf le sel, mais des fraudes ayant été commises à propos de cette denrée et Louis XI s'étant montré menaçant pour les Marchands Fréquentant, presque aussitôt le sel fut soumis au droit dit de boîte de sel, boîte spéciale établie à Nantes. Le tarif du droit de boîte a varié au cours des temps. D'abord composé de tarifs successifs inégaux suivant les marchandises, il devint unique en 1459 grâce à une Pancarte assujettissant les marchandises au paiement de 1/96^e de leur valeur. Le produit de la boîte de Nantes jusqu'à 1495 est inconnu.

CONCLUSION

Au terme de cette vue d'ensemble sur l'organisation commerciale du port de Nantes, des origines à 1491, on doit reconnaître que, si après la domination romaine il y eut quelques siècles de quasi-anarchie, dans la gestion surtout, amenant par contre-coup l'insuffisance de l'outillage et provoquant des entraves fiscales assez importantes, l'Administration était déjà fort bien organisée au xiv^e siècle et principalement au xv^e siècle. Elle était exercée par le pouvoir ducal aux vues clairvoyantes avec un Jean V et un François II, venant après un Pierre Mauclerc, et, indirectement par l'évêque, par la Ville, c'est-à-dire les bourgeois. Dans sa tâche, la Communauté des Marchands Fréquentant débordante d'activité à propos de la Loire, les négociants étrangers établis à Nantes l'aidaient. L'outillage avec ses accès entretenus et ses quais encore restreints répondaient aux besoins sans être arriérés. Quant au sys-

tème fiscal, (douanes, péages, octrois) si complexe, il ne paraît pas avoir été plus mauvais, sauf peut-être en une circonstance, que celui des autres grands ports du Royaume et avoir handicapé beaucoup le port de Nantes dans son essor dont l'étude du trafic va nous permettre de mesurer la nature et l'importance.

TITRE II

TRAFIC

CHAPITRE PREMIER

Matières

Parmi les premières matières ayant fait l'objet d'un trafic à Nantes du temps des Gaulois figuraient, semble-t-il, des produits agricoles en petites quantités, il est vrai, pour l'approvisionnement de la cité et de ses environs immédiats. Ce fut à l'époque romaine seulement, quand l'agglomération de huttes au confluent de l'Erdre et du Seil eut fait place à une ville régulière avec son « cardo » et son « decumanus », qu'apparurent véritablement les premières matières du trafic nantais. Ces matières : le blé, les métaux (étain et fer ouvré), le bétail, le sel et peut-être les cuirs que d'autres substances allaient suivre, devaient alimenter le commerce de Nantes jusqu'à la fin du xv^e siècle au moins.

§ 1. — BLÉ ET CÉRÉALES

Le blé, si recherché des Romains pour le ravitaillement de leurs troupes, était transporté par la Loire qu'il remontait puis empruntait la voie de terre pour gagner le Rhône et de là se diriger vers Rome et l'Italie (1).

Malgré la chute de l'Empire romain, le blé ne dut jamais cesser d'être l'objet d'un commerce assez actif, du moins par la Loire et ses affluents. Il est même permis de supposer l'existence d'exportations nantaises par mer dans

(1) Cf. *infra*, p. 88, note 2, et L. Bonnard, *op. cit.* p. 11-12, 22-23.

les pays souffrant de la disette ou à la suite des ravages normands, d'importations par Nantes, à destination de la Bretagne et des états féodaux voisins de la Loire. Au XIII^e siècle les blés bretons étaient vendus en grande partie à l'île de Ré (2). Nantes ne devait pas manquer de prendre part à ce commerce. Mais les préludes de la guerre de Cent ans obligèrent sans doute Nantes à des importations de blé que le déchirement de la Bretagne gêna vraisemblablement plus ou moins. A la fin du XIV^e siècle on trouve la mention d'exportations de grains pour la Péninsule. Selon M. Mathorez (3) elles constituaient un élément considérable du trafic hispano-nantais. Au début du XV^e siècle la situation était renversée, car l'exemption des droits sur les blés importés de Bretagne à Nantes, en 1420 (4), incline à penser que les importations nantaises étaient souvent nécessaires. Mais à la fin du même siècle les sorties de blé pour l'Espagne avaient repris de l'importance. D'autre part Nantes exportait du blé hors du duché (5). C'était assez souvent le phénomène de bascule, explicable par l'état des récoltes.

§ 2. — MÉTAUX

A) *Étain*

L'étain des gisements du bassin de la Vilaine, et en particulier de la Cornouaille ou des Cassitérides, arrivait par bateau à Nantes et de là en partie par la Loire, en partie par les voies terrestres, gagnait, comme le blé, Marseille (6). Ce trafic, qui existait pendant l'indépendance de la Gaule, ne semble pas avoir persisté longtemps sous la domination romaine. Cependant, vu le grand usage que l'on fit des objets en étain au Moyen-Age, on peut se demander avec raison si le trafic de l'étain ne

(2) La Borderie (Féodalité), *op. cit.*, p. 357.

(3) Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p. 56.

(4) Cf. *supra*, p. 64.

(5) Dupuy, *op. cit.*, p. 56.

(6) L. Bonnard, *op. cit.*, p. 21.

reprit pas tôt ou tard à Nantes sous la forme d'étain ouvré ou non, importé sous forme d'objets en Angleterre.

B) *Fer*

A l'époque gauloise le fer était travaillé non seulement chez les Bituriges, mais encore à Nantes, centre important d'industrie métallurgique, attesté par des trouvailles et, postérieurement, du temps des Romains, par le culte des Nantais à Vulcain (se reporter à l'inscription reproduite *supra* p. 43). C'était un aliment important du trafic principalement fluvial (7).

La disparition de l'hégémonie romaine ne fit sans doute pas cesser ce trafic, dont les Normands aux VIII^e et IX^e siècles profitèrent abondamment au cours de leurs incursions sur les bords de la Loire en s'emparant d'armes et d'instruments de fer variés. Mais comme la métallurgie locale ne fournissait pas des objets de bonne qualité, les produits de la métallurgie du Centre, apportés par la Loire, étaient très usités.

D'autre part il n'est pas impossible d'admettre que Nantes servait à transiter les fers ouvrés destinés aux côtes de l'Océan. Le fer était donc un élément important de l'activité du port et il prit une plus grande place vers la fin du XIII^e ou le début du XIV^e siècle, époque où Nantes, à la suite de ses rapports commerciaux avec l'Espagne, commença à importer du fer, de l'acier, etc. de très bonne qualité. Après avoir forgé le métal ou plutôt l'avoir reçu façonné, soit de la vallée de la Loire, soit d'Espagne, Nantes exportait des armures en Angleterre et en Irlande. Au XV^e siècle, malgré les mines bretonnes exploitées, du reste dans de mauvaises conditions, les Espagnols eurent pour ainsi dire le monopole du trafic des métaux à Nantes où ils entreposaient à la Fosse de grandes quantités de fer brut que la corporation des « casseurs d'acier » travaillait. Et parfois les importations d'Espagne, manquant sans doute d'une régularité parfaite, ne suffisaient pas aux

(7) L. Bonnard, *op. cit.*, p. 216.

besoins locaux ; aussi à plusieurs reprises la corporation des casseurs d'acier réclama-t-elle des matières (8). L'on peut être assuré que l'extension des emplois du fer ou de l'acier au Moyen-Age ne tua certainement pas le trafic de ces substances à Nantes.

§ 3. — SEL (9)

Peu répandu avant l'époque historique à cause des procédés rudimentaires employés pour l'obtenir (chauffage de l'eau de mer dans de petits récipients), le sel prit, au début de l'ère chrétienne, sur les côtes nantaises, un grand développement dû sans doute à ses usages variés. C'est pourquoi au III^e siècle, au plus tard, les navires bretons relâchaient déjà dans la baie de Bourgneuf, au port de la Fourche, pour prendre du sel. Nantes recevait certainement du sel de Bourgneuf en quantité supérieure aux besoins de la consommation locale. Le surplus devait être transporté par la Loire en Anjou, Touraine, etc. Vers le VII^e siècle l'industrie salicole eut un certain essor grâce à la création de marais salants dans la presque île guérandaise. Désormais, à côté du sel arrivant de Prigny (10) figura le sel embarqué à Batz. Pendant tout le haut Moyen-Age les navires de mer, d'un faible tirant d'eau ne vinrent pas se charger de sel à Nantes mais allèrent directement aux lieux de production, après avoir sans doute apporté d'Ecosse ou d'Irlande quelques marchandises qu'ils avaient déposées, en passant, à Nantes.

Après les entraves provoquées par les incursions normandes, au XII^e siècle le sel gagnait les grandes abbayes de Touraine, d'Anjou (Marmoutier, St-Florent-de-Saumur, Le Ronceray), Il était obligé de transiter par Nantes où, selon l'expression consacrée, il était transbordé de « navi-

(8) Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p. 59-60, 65. — Huet, *op. cit.*, p. 181.

(9) La Borderie (Féodalité), *op. cit.*, p. 347-348.

(10) Guillou, *Histoire de la Conquête du Marais breton-vendéen et du Port de Bourgneuf* (Bull. Soc. Archéol. de Nantes, 1922, p. 13).

res en bateaux » (11). Aussi le comte de Nantes avait-il exempté des droits de péage ce sel destiné à des ecclésiastiques (12). Aux XII^e et XIII^e siècles, le sel destiné aux côtes françaises ou à l'étranger continua à être exporté directement, en assez grande quantité, du lieu de production. Depuis le XIV^e siècle au moins les sels bretons ne pouvaient pénétrer en France où existait la gabelle, que par la Loire. A Ingrande, poste des douanes françaises, les officiers des greniers royaux prenaient livraison du sel, qui avait acquitté déjà un droit de 16 sous 3 deniers par muid sous les ponts de Nantes. Ce régime, qui procurait de grands profits au roi, donnait lieu à une active contrebande, favorisée par le duc de Bretagne quand celui-ci était en mauvais termes avec le roi (13). Mais le sel ne se bornait pas au trafic fluvial, il allait aussi sur les côtes et à l'étranger, en Angleterre, où ce trafic fut actif pendant la guerre de Cent ans (14), dans les pays Hanséatiques, au Danemark, en Zélande, etc... (15) Il exerçait un véritable rôle d'« aimant » en attirant les étrangers qui profitaient de leur venue dans la « Baie » (Bourgneuf) ou au Croisic pour apporter des marchandises et surtout pour se charger d'autres produits.

A la fin du XV^e siècle (16) le receveur des aides royales à Ingrande percevait un « péage » ou accrue de 50 sols imposés par Louis XI. Avec les divers autres péages dont le sel était l'objet, celui-ci coûtait bien plus cher à Orléans qu'à Nantes (1 fois 1/2 environ vers 1456). Les produits de la boîte sur le sel établie à Nantes au milieu du XV^e siècle seulement étant inconnus, il n'est pas possible d'in-

(11) Mantellier, *op. cit.*, p. 253.

(12) Dom Morice (Preuves), *passim*.

(13) Arch. Loire-Inf., B 11, f° 145 v° ; B 12. — Dupuy, *op. cit.*, p. 56-57.

(14) Levasseur (Histoire), *op. cit.*, t. I^{er}, p. 152.

(15) Huet, *op. cit.*, p. 181 et cf. *infra*, p. 94, début de la note 21.

(16) Mantellier, *op. cit.*, p. 260, 274-276, 294, 308.

diquer, même approximativement, les quantités de sel expédiées de Nantes par la basse-Loire fluviale.

§ 4. — BÉTAIL ET CUIRS

A) *Bétail*

Objet notable de commerce à l'époque romaine (17) le bétail est de ces produits qui n'ont jamais cessé d'être trafiqués. On peut être certain que si les guerres et si les troubles en ont réduit l'importance, ils ne durent pas, malgré le silence des textes, l'anéantir. Le commerce du bétail n'est-il pas attesté indirectement par un produit dérivé : le cuir ? En tous les cas, au xiv^e siècle, Nantes exportait des chevaux et autres bestiaux en Angleterre. Ces chevaux provenaient d'Espagne ou de Portugal, les chevaux arabes étant très prisés ainsi que les chiens de chasse (18).

Au cours du xv^e siècle le bétail continua d'être un article d'exportation non seulement en Angleterre mais à l'intérieur du royaume, en Anjou et en Poitou (19). Ce dernier trafic, il est vrai, se fit, selon toute vraisemblance, principalement par terre.

B) *Cuir*s

A l'époque gauloise, puis au temps des Romains, les cuirs ne donnaient lieu probablement qu'à un trafic local. Après une longue période où les renseignements font complètement défaut, au xiv^e siècle nous voyons que les cuirs étaient exportés de Nantes pour l'Angleterre et l'Irlande principalement (20). Mais connaissant la renommée que possédait l'Espagne pour la perfection de ses cuirs d'art, notamment ceux de Cordoue, il y a tout lieu de penser qu'une certaine quantité de ces cuirs était importée

(17) L. Bonnard, *op. cit.*, p. 23.

(18) Huet, *op. cit.*, p. 181. — Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p. 65.

(19) Dupuy, *op. cit.*, p. 56.

(20) Huet, *op. cit.*, p. 181.

à Nantes. Du reste, à plusieurs reprises dans les comptes du trésorier de Bretagne, au moins au xv^e siècle, il est question de ces cuirs. A cette même époque les cuirs bretons s'exportaient toujours pour l'Angleterre. Ils étaient variés et comprenaient, en particulier des harnais, etc... D'autre part les Espagnols apportaient à Nantes des maroquins (21).

§ 5. — POISSONS

Les Romains appréciaient beaucoup les poissons fins des fleuves de l'Océan (22), par conséquent de la Loire, et divers auteurs n'ont pas manqué d'affirmer que les poissons du lac de Grand-Lieu étaient déjà très prisés au début de notre ère. On ne doit donc pas être surpris de trouver le trafic des poissons parmi les plus anciens à Nantes. Comme les autres produits il était transporté par la Loire vers l'Italie. Et la prédilection des gourmets réputés que furent les Romains ne cessa assurément pas en dépit des guerres et des luttes intestines. D'autre part la pratique de la pêche sur les bords de l'Océan augmenta ce trafic aux xiii^e-xiv^e siècles grâce à des pêcheries de congres et merlus (à Saint-Mahé du Finistère notamment) (23). Nantes exportait ainsi des poissons secs pour la Méditerranée (24), ce qui permettait d'apporter d'autres marchandises utiles.

Au xv^e siècle, les Espagnols surent apprécier eux aussi les poissons de Loire, particulièrement les lamproies qu'ils emportaient par caisses au moment du Carême. De ce fait un trafic important de lamproies et autres poissons s'effectuait sur la Loire, d'Orléans à Nantes. En retour des exportations de lamproies, les Espagnols importaient des

(21) Huet, *op. cit.*, p. 181. — Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p. 65.

(22) L. Bonnard, *op. cit.*, p. 23.

(23) La Borderie (Féodalité), *op. cit.*, p. 359 (en note).

(24) Huet, *op. cit.*, p. 181.

sardines, etc., quand la pêche bretonne était insuffisante. (25).

§ 6. — HUILES.

Il est à présumer que Nantes participa de bonne heure aux importations d'huile effectuées en Gaule dès avant l'ère chrétienne (26) car la région nantaise ne permet pas à l'olivier de pousser et les noyers n'étaient probablement pas beaucoup plus nombreux que maintenant. Empruntant d'abord le trajet classique de la Loire, l'huile vint certainement à Nantes par mer, à partir du XII^e ou du XIII^e siècle, lorsque le cabotage et l'essor des relations internationales le permirent. Ce fut la Méditerranée qui au XIV^e siècle et au XV^e siècle fournit Nantes en huiles (27). Comme on ne trouve pas de traces de réexportation d'huiles, on peut en conclure que celles-ci servaient aux besoins locaux ou régionaux.

Le commerce de l'huile à Nantes se signala donc plus par son ancienneté que par son importance intrinsèque.

§ 7. — VINS.

Du temps des Namnètes et de la domination romaine, la région nantaise ne possédait pas encore de vignobles, comme du reste semble-t-il, le bassin de la Loire en grande partie. Force était donc d'importer des vins des pays du Midi (28) aussi bien pour les besoins des « civitates » que pour ceux des « villae » le long des rives de la Loire.

La plantation de vignobles attribuée, dans la banlieue nantaise au VI^e siècle n'empêcha certainement pas la continuation du mouvement d'importation car le vin local était un petit vin et en matière vinicole, il existe de telles variétés de crûs qu'on est toujours obligé d'importer

(25) Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p. 58.

(26) Bonnard, *op. cit.*, p. 22.

(27) Huet, *op. cit.*, p. 181.

(28) L. Bonnard, *op. cit.*, p. 22.

certains d'entre eux. Le recours perpétuel au cabotage donna lieu probablement à l'exportation de vins venus d'Anjou et au delà (vins d'amont) par la Loire ou de Gascogne.

Si les incursions normandes ne furent pas sans interrompre pour ainsi dire complètement le trafic des vins, celui-ci avait repris avant la fin du ^{xiii}^e siècle, car on trouve la mention de navires chargés de vins, pillés par les Anglais et les pirates. (29).

Le port de Nantes à la fin du ^{xiv}^e siècle jouait un rôle important de transit pour les vins. C'étaient d'une part les importations de vins d'Espagne et du Portugal sans parler de la Méditerranée (Italie, Levant, etc.) auxquelles s'opposait l'opération complémentaire d'exportations au Danemark, en Zélande, en Angleterre, en Irlande (30). Au ^{xv}^e siècle les vins d'Anjou et de Gascogne importés en Bretagne, après avoir franchi les douanes d'Ingrande soit en payant régulièrement les droits français et bretons, soit nuitamment en fraude à l'aide d' « échargeaux » (radeaux sur de grosses poutres) passaient par Ancenis où ils s'arrêtaient et de là ceux qui n'avaient pas été achetés par les marchands de Rennes, descendaient la basse-Loire fluviale (31). A Nantes les Espagnols entreposaient les vins qu'ils réexportaient en Flandre ou en Espagne. Les vins trop faibles étaient distillés et servaient à faire de l'alcool sur le pied de huit barriques de vin pour une barrique d'eau-de-vie (32). Avec ce sous-produit qu'ils envoyaient dans leur patrie, les Espagnols importaient des vins de liqueur. Mais Nantes avait à lutter au point de vue du trafic des vins avec un assez puissant voisin, le port de La Rochelle comme le montre vers 1420 l'abaissement des droits de

(29) La Borderie (Féodalité), *op. cit.*, p. 360.

(30) Huet, *op. cit.*, p. 181. — Cf. *infra*, p. 94, début de la note 21.

(31) Dupuy, *op. cit.*, p. 58.

(32) Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p. 57-58.

sortie, sur les vins exportés de Nantes (33) pour permettre aux Nantais de soutenir la concurrence rochelaise.

Aux environs de 1446 les vins représentaient un trafic fluvial moyen de 606 pipes par an, soit 1.296 barriques, et à la fin du xv^e siècle, 474 pipes ou 885 barriques, d'après les recettes du péage de Rochefort-sur-Loire. Le mouvement le plus considérable avait lieu en octobre et novembre. C'étaient des vins nouveaux de la région, enlevés par les marchands de Nantes pour les livrer plus tard aux consommateurs, tandis qu'en mars-avril les vins provenaient des crus de la Loire et du Cher (34).

§ 8. — LAINES ET DRAPS.

A) Laines

Matière commerciale à Nantes peut-être dès l'époque romaine, les laines paraissent avoir été rapidement l'objet d'un trafic à cause de leur emploi pour fabriquer des draps et des étoffes. Au xiv^e siècle Nantes exportait, la chose est certaine, de la laine en Angleterre et en Irlande (35). Ce trafic pose la question de l'origine de cette laine. Était-elle locale, venait-elle de l'étranger ? Aucun document, à notre connaissance, ne l'indique d'une façon précise mais il est probable que les Nantais importaient la laine d'Espagne car au xv^e siècle, époque où la laine fut véritablement utilisée par l'industrie bretonne, ce produit venait d'Espagne (36). Il avait une telle importance qu'en 1420 lors de la réduction des droits de douane (37), la laine au lieu d'être taxée à l'entrée et à la sortie par livre, le fut désormais par balle (10 deniers à la place de 6). Une partie des 5 ou 6 mille balles de laine

(33) Cf. *supra*, p. 64.

(34) Se reporter à Mantellier, *op. cit.*, p. 319-320.

(35) Huet, *op. cit.*, p. 181.

(36) Dupuy, *op. cit.*, p. 53-54, et Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p. 64.

(37) Cf. *supra*, p. 64.

était achetée par les fabricants bretons (38), le surplus expédié en Angleterre. Les Anglais avaient besoin de laines pour leurs fabriques de draps réputés. Nantes ici ne jouait qu'un rôle de transit entre l'Espagne et l'Angleterre.

B) *Draps*

Tard venus, les draps fabriqués en Bretagne longtemps ne suffirent pas aux besoins locaux. Mais, les draps cependant ont du commencer au XII^e ou au XIII^e siècle par servir d'aliment au cabotage sur les côtes de l'Océan voire de la Manche. La prospère industrie des draps en Flandre fait supposer que les Bretons et les riverains de la Loire s'approvisionnèrent par mer en riches draps de ce pays. Toutefois les documents du XIV^e siècle mentionnent l'exportation de draps en Angleterre et en Irlande, le produit achevé accompagnant presque toujours dans cette sorte de marchandises, la matière première, parfois même allant retrouver son pays d'origine comme c'était le cas pour l'Espagne et le Portugal (39). Au XV^e siècle les habitants de Fougères, Vitré, lieu de fabrication des réputés *canevas*, La Guerche, Lohéac, Saint-Méen, etc., en partie avec les laines venues d'Espagne par Nantes, fabriquaient des draps, des « *canevas* ». D'autre part Rennes, grand centre teinturier des draps tissés « du Couesnon au Jaudu » et dits façon de Rennes, Dinan, Bain, Morlaix, Lannion, Tréguier, le Maine avec Château-Gontier, la Normandie avec Rouen et Saint-Lô, le Poitou dirigeaient leurs draps sur Nantes (40) considéré comme un bon débouché de ces étoffes que quelques draps anglais venaient rencontrer sur les quais du port. Une véritable distribution des draps dirigés vers Nantes s'opérait tant pour l'intérieur du duché que pour l'extérieur : Espagne, Angleterre et même la Flandre par l'intermédiaire, pour ce dernier pays, des Espagnols en relations avec leurs compatriotes de

(38) Le Beuf, *op. cit.*, p. 26. — Voir aussi la note suivante.

(39) Verger, *Archives curieuses de la Ville de Nantes et du Département de l'Ouest*, 1837-1841, t. III, p. 41.

(40) Dupuy, *op. cit.*, p. 53-54. — Verger, *op. cit.*, III, p. 41.

Bruges (41). Il est à croire qu'un certain contingent de draps bretons prenant le chemin inverse de celui des draps du Maine et du Poitou par exemple, venait à Nantes pour gagner par la Loire leur lieu de destination. Les draps constituaient pour l'époque une marchandise idéale, car sous un petit poids ils représentaient une assez grande valeur et étaient aisément transportables.

§ 9. — TOILES.

C'est seulement au bout de dix siècles environ, après la conquête romaine, que la Bretagne se lança très résolument dans l'industrie des toiles. Dire qu'avant le xiv^e siècle on n'y fabriquait pas de toiles, serait une erreur. Depuis plusieurs siècles, en effet, le chanvre était cultivé et par voie de conséquence, un certain tissage avait lieu, borné probablement aux besoins purement locaux. Quelques pièces ou objets de toile avaient du cependant parvenir à se glisser dans le trafic nantais. En tous les cas au xiv^e siècle on trouve les toiles parmi les grands articles d'exportation de Nantes. L'Angleterre, l'Irlande, l'Espagne, le Portugal se fournissaient de toiles à Nantes, à cause vraisemblablement de leur solidité (42).

Au xv^e siècle l'essor de l'industrie des toiles ne fit qu'augmenter le commerce de ces dernières. Les toiles de Saint-Brieuc, Quintin, Lamballe, Montcontour arrivaient également à Nantes les *craez* ou « créés » (toiles de Basse-Bretagne), les larges toiles blanches du Maine et de Laval venues peut-être par voie fluviale (43) étaient vendues aux Espagnols établis à Nantes. Cet afflux de toiles si diverses s'expliquait en partie par la renommée des toiles bretonnes utilisées largement par les dames de la noblesse (44) et

(41) Cf. *infra*, p. 95, note 22.

(42) Huet, *op. cit.*, p. 181.

(43) Dupuy, *op. cit.*, p. 53. — Verger, *op. cit.*, p. 41.

(44) Bibl. Nat., mss 22335 fr., f^o 125.

dont les pays concurrents cherchaient à profiter. De Nantes comme au siècle antérieur les toiles gagnaient l'Angleterre, la Péninsule et en outre, les Pays-Bas aux foires desquels, tout comme les draps, elles tenaient un bon rang (45).

§ 10. — FRUITS

Borné croyons-nous, primitivement à un trafic local, le commerce des fruits ne prit, selon toute apparence, une certaine ampleur qu'assez tardivement. Ce qu'il y a de sûr, c'est qu'au ^{xiv}^e siècle Nantes exportait des fruits en Angleterre et en Irlande (47). Ces fruits provenaient de la région nantaise ou plutôt de la vallée de la Loire surnommée à bon droit le « Jardin de la France » et sans doute de Gascogne. Si étrange que cela puisse paraître, aucun document ne permet de supposer l'existence alors d'importations fruitières de la Péninsule. Au ^{xv}^e siècle l'exportation en Angleterre persista tandis que l'Espagne et le Portugal importaient à Nantes des figues, des raisins, etc... (47). Il est à croire qu'en dehors de ces fruits, ceux de France servant à l'exportation étaient les poires, les pommes, les prunes des bords de la Garonne, les pêches, les abricots, etc...

§ 11. — MARCHANDISES PEU IMPORTANTES

A) *Épiceries et marchandises des Indes*

Épisodique, certes, et assez rare au début, le trafic des épiceries à Nantes s'effectua par la voie mixte terrestre et fluviale. Il ne paraît avoir existé réellement qu'à partir du ^{xiii}^e siècle, lorsque le cabotage nantais en Méditerranée permit de rapporter des épiceries, des marchandises de l'Inde (48), venant par le Levant où les Bretons au ^{xv}^e

(45) Le Beuf, *op. cit.*, p. 26-27. — Dupuy, *op. cit.*, p. 53.

(46) Huet, *op. cit.*, p. 181.

(47) Le Beuf, *op. cit.*, p. 26-27.

(48) Huet, *op. cit.*, p. 181.

siècle se rendaient comme nous le verrons bientôt (voir *infra* p. 96). Mais le commerce des épiceries ne fut pas très actif à Nantes du temps de l'indépendance bretonne.

B) *Marchandises diverses*

Il fallut attendre le xv^e siècle pour voir l'importation de *cires* d'Espagne et de *soies* plates (49). Incontestablement d'autres marchandises firent l'objet d'un trafic, mais le laconisme des textes en les mentionnant sous la rubrique « et autres denrées » ou « et autres articles » ne permet pas de spécifier le genre de marchandises, ni même de présenter quelques supputations à leur propos.

(49) Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p. 65.

CHAPITRE II

Localisation du trafic

Comme il est arrivé dans l'histoire de presque tous les grands ports ayant une origine très ancienne, Nantes se livra d'abord au commerce fluvial principalement, avant de se lancer très résolument dans le commerce maritime, limité à ses débuts au petit cabotage, le « cabotage international » n'étant venu que plus tard.

Section A. — TRAFIC FLUVIAL

Durant l'indépendance de la Gaule et sous la domination romaine, le commerce de Nantes fut principalement un commerce de transit. Les marchandises arrivant de l'extérieur et surtout du littoral étaient transbordées des navires de mer sur les navires de faible tirant d'eau, décrits plus haut (1). Une fois chargées sur les barques pontées ou non de la batellerie fluviale, par eau elles remontaient la Loire jusqu'à Decize ou Roanne ou l'extrémité de l'Allier ou même l'Auvergne seulement. Empruntant désormais la voie de terre elles étaient transportées soit de Decize jusqu'à Chalon-sur-Saône par les vallées de l'Aron, de l'Alène, le l'Arroux, par la trouée de Chagny, puis de Chalon descendaient la Saône et le Rhône; soit de Roanne jusqu'à Lyon, par la montagne de Tarare et ensuite empruntaient le cours du Rhône; soit de l'extrémité de l'Allier jusqu'à l'Ardèche par le col du Pal et alors par l'Ardèche atteignaient le Rhône; soit enfin, croit-on, de l'Auvergne jusqu'à Beaucaire par la voie Regordane (Auvergne-Nîmes), puis par la voie Domitienne (de Nîmes

(1) Voir page 58.

à Beaucaire) (2). Dans ce dernier cas, les marchandises auraient, pensons-nous, été placées directement sur des navires de mer pour gagner l'Italie et Rome.

Un mouvement inverse des précédents avait lieu pour certaines marchandises : le fer, spécialité réputée des Bituriges (transporté sans doute à Cosne pour descendre la Loire), certains vins de la vallée du Rhône ou de l'Italie, peut-être même les laines. Inutile d'ajouter que les produits des régions arrosées par la Loire se servaient uniquement de la voie d'eau.

Sous les Mérovingiens et au début des Carolingiens le trafic se poursuivait vraisemblablement sur la Loire, dans les deux sens, modifié légèrement peut-être dans sa composition par l'évolution économique, en particulier par le développement de la production salicole nantaise et par la culture de la vigne aux environs de Nantes. Si les premières incursions des Normands à l'embouchure de la Loire n'anéantirent pas complètement le commerce maritime de Nantes, comme on l'a bien fait remarquer en s'appuyant sur la donation de la moitié du tonlieu par Erispoé à l'évêque de Nantes, bientôt les raids plus hardis jusqu'à Tours durent supprimer le commerce des marchandises venant par mer ou destinées à l'exportation par mer ; en un mot, il faut considérer le trafic par eau comme détruit à la fin du ix^e et au x^e siècles. Et les luttes intestines dont le comté nantais fut ensuite le théâtre font présumer que le transit fluvial ne put reprendre une certaine activité en ce qui concerne Nantes, avant le xi^e siècle, sous l'active impulsion des moines, affirme La Borderie (3), à cause des salines, où nous l'avons vu, les grands monastères de la vallée de la Loire s'approvisionnaient. A ce moment la Loire recouvra son ancien rôle qui augmenta rapidement au xii^e siècle. De l'Anjou et de l'Orléanais vinrent les blés et les vins, du Poitou et du Berry les laines, de la Touraine les fruits, du Maine et de Bretagne les toiles. Par le fleuve

(2) Cf. sur tous ces itinéraires, L. Bonnard, *op. cit.*, p. 28 et 101.

(3) La Borderie (Féodalité), *op. cit.*, p. 350.

furent transportés à la remonte les produits venant du Nord, de l'Angleterre, du Portugal, d'Espagne et même de la Méditerranée (4). Les XIII^e-XIV^e siècles ne virent pas ce trafic interrompu au plus fort de la guerre de Cent ans où pourtant il dut forcément subir des entraves et se ressentir de la guerre, car Nantes, par sa situation, était nécessairement une place de commerce fluvial (5) et les négociants nantais expédiaient des marchandises « jusqu'au cœur de la Bourgogne et aux rives de la Saône » : sels de Locmaria, produits de la Péninsule et d'Angleterre (Cf. *infra*), draps de Bretagne, tandis qu'inversement par la Loire les produits de diverses régions gagnaient Nantes : de la Flandre, les draps et les toiles ; de l'Artois, les serges d'Arras ; de Champagne, les étoffes et les marchandises vendues aux foires ; de Bourgogne, les vins, les produits agricoles du Charolais et du Morvan ; du Lyonnais, les produits trafiqués aux foires ; de Provence, les huiles, le savon de Marseille, les soieries italiennes, les denrées du Levant ; du Dauphiné, les fers ; du Forez, le charbon ; d'Auvergne, Bourbonnais et Nivernais, les fers, les poteries, les faïences, les meules, les pierres ; du Berry, les draps et les toiles, les laines, les grains, les bestiaux ; de l'Orléanais, les vins, etc. ; de la Normandie, les draps, les toiles ; de Touraine, les vins ; du Poitou, les toiles et les draps ; d'Anjou, les vins, les toiles, les ardoises, sans compter les pastels de Toulouse, les fers du Languedoc et du Roussillon (6).

Au XV^e siècle le trafic fluvial se poursuivit avec plus d'intensité. Mais la première place était réservée aux sels nantais, obligés d'emprunter la Loire pour pénétrer dans le domaine royal, transbordés à Nantes de navires en bateaux, mesurés et vérifiés à la Pierre d'Ingrande, entrée du domaine royal où régnait le système de la gabelle.

(4) Levasseur (Histoire), *op. cit.*, I, p. 64.

(5) Levasseur, *ibidem*, p. 152.

(6) Voir sur tout ce qui précède, Mantellier, *op. cit.*, p. 35, 49-50.

Nous avons vu déjà, à propos du sel, quel était l'importance de son commerce après lequel venaient celui des vins (de l'Orléanais, de Touraine, de Saumurois, d'Anjou) dont nous connaissons l'ordre de grandeur, celui des bois (bois de chauffage, de construction, de tonnellerie de la Haute-Loire). On notait encore le miel, les poissons secs et les harengs, les fers, le plâtre, les balles de garance, les draps (à la charge), les cuirs, etc. (7). Bien qu'on ne possède point l'indication précise des quantités de chacune de ces marchandises, il est permis cependant, par le rapprochement avec les quantités passant au péage d'Angers (8), d'évaluer les importations nantaises en dehors du sel à 350 tonnes environ, certaines années étant sans doute supérieures à ce chiffre, les autres accusant peut-être un total inférieur.

Section B. — TRAFIC MARITIME

§ I. — CABOTAGE

Le cabotage de l'époque romaine se résumait, semble-t-il, aux côtes de l'Atlantique voisines de l'embouchure de la Loire. Toutefois, selon Levasseur (9), Bordeaux aurait déjà commercé avec les côtes bretonnes. Les marins étaient accoutumés à de courts voyages entre deux ou plusieurs points bien connus d'eux, sur des navires un peu plus résistants que ceux de rivière. Les marchandises transportées par cabotage se limitaient, croyons-nous, à l'entrée d'étain de Cornouailles ou des Cassitérides venu peut-être via la région de Brest à défaut de voyage direct, à l'entrée ou à la sortie de blé, de fer ouvré, etc... Mais le grand courant commercial de l'époque n'était pas dans l'Atlantique. La Méditerranée, nul ne l'ignore, constituait seule le centre du commerce de l'« orbis terrarum ».

(7 et 8) Mantellier, *op. cit.*, p. 321-322.

(9) Levasseur (Histoire), *op. cit.*, I, p. 13.

Après la disparition de l'Empire romain, qui en séparant la Gaule de Rome ne dut pas être sans influence sur le développement du cabotage à Nantes, celui-ci, du v^e au ix^e siècle, fut marqué, d'un côté par l'extension assez considérable de sa zone d'action, d'un autre côté par l'augmentation légère du nombre et de l'importance des marchandises. Si l'étain a disparu, on retrouve le blé de la vallée de la Loire, le sel de Batz, Bourgneuf, Noirmoutier, le fer ouvré de Nantes ou du Centre, auxquels s'étaient ajoutés, sans doute, à l'importation, les vins de Gascogne, de Guyenne, d'Aunis, et à l'exportation, les cuirs avec des marchandises du reste de la Bretagne (10).

Comme partout, les Normands firent subir au cabotage le sort du trafic fluvial. Paralysé, puis pour ainsi dire anéanti, le cabotage ne dut pas reprendre vigueur avant le xi^e siècle avec le sel dominant sans empêcher les relations par mer avec la Basse-Bretagne (11). Jusqu'au xiii^e siècle, époque de commerce actif avec l'île de Ré et les côtes avoisinantes : blé, à l'exportation, destiné surtout aux Anglais, vins à l'importation (12), le cabotage français fut à peu près le seul élément du trafic maritime de Nantes, autant que l'on puisse s'en rendre compte, faute de documents antérieurs au xiv^e siècle. Alors le cabotage national vit grandir à côté de lui un trafic international. Le premier fut caractérisé par un échange de produits avec la Gascogne (vins principalement) et surtout avec la Bretagne (sel, blé, vins), avec la Normandie, cependant que les luttes contre l'Angleterre à la fin du siècle gênaient le commerce à cause de captures faites par les Anglais.

Peu modifié au xv^e siècle dans les matières qui l'alimentaient, le cabotage français prit à Nantes une importance plus grande. Bayonne, centre commercial par excellence du Midi, commerça davantage que par le passé

(10) La Borderie (Féodalité), *op. cit.*, p. 347-348.

(11) *Idem*, p. 350.

(12) *Idem*, p. 357.

avec les Nantais, grâce aux traités commerciaux de 1407, 1419 et 1422 (13). Bordeaux fit de même depuis la fin du xiv^e siècle (14). Nantes enlevait, semble-t-il, la majeure partie du sel de Bourgneuf (15).

§ 2. — COMMERCE INTERNATIONAL

Avec le trafic de l'étain aux époques gauloise et romaine, naquit probablement le commerce international, qui se poursuivit en tous les cas jusque vers 610 au moins avec le pays des Scots (16), mais les incursions normandes arrêtaient sans aucun doute ce courant commercial assez médiocre. Il fallait, pour revoir celui-ci, attendre le xiii^e siècle environ, le droit de bris ayant cependant révélé au xii^e siècle, par les plaintes qu'il suscita, l'existence d'un certain trafic étranger (Espagne, Angleterre, etc.). Au xiv^e siècle, le « cabotage international », selon l'expression consacrée, s'effectua avec les pays septentrionaux : Espagne, Portugal, Méditerranée. Le xv^e siècle se signala par l'extension de ces relations, aussi bien en importance qu'en étendue, à la suite de l'habile politique commerciale de Jean V et de François II, sous forme de traités de commerce, d'alliances, de « convois », etc. Ainsi aux pays précités se joignirent d'une façon permanente la Hanse, la Suède et la Norvège, la Savoie, le Levant.

L'étude des matières du trafic nous a montré que Nantes assez souvent importait des marchandises de certains pays et les réexportait, transformées ou non, dans d'autres pays. Ce phénomène prouve que Nantes, aux xiv^e et xv^e siècles fut, le commerce fluvial mis de côté, un véritable port de transit entre l'Europe septentrionale et l'Europe méridionale, à cause de sa situation presque au milieu de deux groupes de pays.

(13) Dom Morice (Preuves), *op. cit.*, t. II, col. 841-842. — La Borderie, *op. cit.*, p. 435.

(14) Levasseur (Histoire), *op. cit.*, p. 154.

(15) Guillou, *op. cit.*, p. 23.

(16) Dom Mabillon, *Vie des Saints de Bretagne*, t. I, p. 24, Vie de Saint-Columban.

A) *Angleterre et Irlande* (17)

Après une interruption entre le commerce actif de l'étain, voire celui des Scots au ^{vi}^e siècle, et la reprise des relations commerciales avec l'Angleterre, Nantes qui, au ^{xiii}^e siècle, nous l'avons vu, trafiquait avec ce pays par l'intermédiaire surtout de l'île de Ré, commença directement au ^{xiv}^e siècle. Les stipulations contenues dans les traités anglo-bretons, par exemple la trêve du 24 novembre 1320, l'attestent indubitablement. Les exportations nantaises consistaient alors en laines et draps, en toiles, en vins, en fruits, en cuirs, en « victuailles », armes à feu et armures, en chevaux et bestiaux. Le sel s'expédiait la plupart du temps de la « Baie » de Bourgneuf pour l'Angleterre, sans interposition, comme en témoigne le cartulaire des sires de Rays.

Au ^{xv}^e siècle, le trafic de Nantes avec l'Angleterre fut plus stable, grâce aux traités de commerce de 1411, aux « trêves et entre-courses de marchandises » prorogées notamment en 1468 et 1486. Nous ne pensons pas que les matières commerciales eussent beaucoup varié, mais on ne sait pour ainsi dire pas quels étaient les produits apportés par les Anglais à Nantes. La piraterie anglaise, malgré les accords, ainsi que nous avons déjà eu l'occasion de le constater, ne sévissait que trop sur les côtes bretonnes.

B) *Espagne* (18)

A la suite de relations maritimes entre Bretons et Espagnols, au ^{xiv}^e siècle les villes de Biscaye, sur l'initia-

(17) Arch. Loire-Inf., B 6, fol. 79 v^o. — *Cartulaire des sires de Rays*, pièce CXCVI (publié par M. Blanchard), cité in Guillou, *op. cit.*, p. 19 et 20. — Dom Morice (Preuves), *op. cit.*, t. III, 174, 179, 181, 508 et 520. — La Borderie, *op. cit.*, p. 435. — Huet, *op. cit.*, p. 181.

(18) Arch. Loire-Inf., B 5, fol. 146 v^o ; B 6, fol. 27. — *Archivo de la Villa de Bilbao*, acte de 1463, etc. — Huet, *op. cit.*, p. 181. — La Borderie, *op. cit.*, p. 435-436. — Guiard y Larrauri, *Historia del Consulado y casa de Contratación de Bilbao*, t. I, 1913, p. xxxii-xxxiii. — Mathorez (Espagnols), *op. cit.* p. 4 et sqq... 39 et sqq.

tive de Nantes, furent liées avec celle-ci par des traités de commerce, dès avant 1372. Les Nantais expédiaient alors en Espagne des draps et des toiles, des céréales, des merceries, recevant en retour des vins et des huiles (d'olive principalement):

Par le traité de commerce de 1430 entre le duc de Bretagne et le roi de Castille et de Léon, refait en 1435, 1452, 1467 et 1468, l'Espagne prit une place de plus en plus grande dans le commerce de Nantes, en raison des avantages réciproques dont jouissaient les nationaux des deux pays. Cependant, vers 1467, à la suite d'une lutte entre l'Espagne et l'Angleterre, les rapports hispano-nantais avaient été légèrement troublés par l'embargo mis sur les navires espagnols mouillés à la Fosse, pour actes de piraterie sur des navires anglais dans les eaux bretonnes (19). Les exportations ne changèrent pas, mais les importations furent accrues. Elles comprirent des laines, de la cire, du fer et de l'acier, des figues, des raisins.

c) Portugal (20)

Remontant au milieu du XII^e siècle, affirme M. Mathorez, le commerce portugalo-nantais fut, au XIV^e siècle, sensiblement de même nature que celui de l'Espagne. Des alliances antérieures à 1452, renouvelées en 1459, 1469, 1474, 1476, le régèrent, mais à plusieurs reprises les actes de piraterie commis par les Portugais le suspendirent momentanément.

d) Zélande, Hollande et Flandre (21)

Les pays compris entre la source de la Lys et le Zuiderzee approximativement furent d'assez bonne heure en

(19) La Borderie (Féodalité), *op. cit.*, p. 443.

(20) Dom Morice (Preuves), *op. cit.*, t. II, col. 1612-1613 ; t. III, 299-300. — La Borderie, *op. cit.*, p. 437. — Dupuy, *op. cit.* p. 65.

(21) Dom Morice (Preuves), *op. cit.*, t. II, col. 1344-1345 ; t. III, col. 947. — Huet, *op. cit.*, p. 181. — La Borderie, *op. cit.*, p. 437.

rapport avec Nantes. En Zélande, vers la fin sans doute du xiv^e siècle, étaient exportés les sels et les vins. Ce commerce se déroulait dans une telle atmosphère, que les Bretons, en reconnaissance de leur rançon que les habitants de Middlebourg avaient acquitté au roi des Romains, à la suite de lettres de marque, payèrent désormais aux « Flamands » 3 sols pour cent du sel et 6 deniers par tonneau de vin importé à Arnhem.

Une activité plus grande régna dans le commerce de Nantes en Hollande, Zélande et Frise, après le traité de sûreté commerciale conclu en 1440 et les alliances politiques du duc de Bourgogne avec la Bretagne sous Louis XI. Ces alliances, en ouvrant les ports flamands aux Bretons, par conséquent aux Nantais, n'empêchèrent pas, pensons-nous, le développement indirect du trafic hispano-nantais par le fonctionnement de la « Contractation » de Bruges (22) permettant peut-être aux marchandises venant de Nantes de bénéficier de certains avantages en recourant à l'intermédiaire de négociants espagnols établis à Nantes et ayant des parents ou des représentants à Bruges.

Les foires de Flandre, qui attiraient les marchands bretons, entraînaient l'exportation de draps, de toiles et de sel. En échange, Nantes importait du plomb, de l'alun, de la couperose, de la mercerie et de l'épicerie, du fer en fil et en tôle, du cuivre et du laiton, de l'étain, de la cire, des harengs (23).

E) *Hanse* (24)

A la Hanse, c'est-à-dire aux ports d'Hambourg, Brême, Lubeck, à Francfort qui, au xiv^e siècle, venaient chercher

(22) Voir sur cette association : J.-A. Goris, *Etude sur les colonies marchandes méridionales (Portugais, Espagnols, Italiens) à Anvers, de 1488 à 1567*, 1923, et Guiard y Larrauri, *op. cit.*, I, p. xxxvi et sqq.

(23) Dupuy, *op. cit.*, p. 67.

(24) Arch. Loire-Inf., B 5, fol. 146 v° ; B 6, fol. 27. — Guillou, *op. cit.*, p. 19 et sqq. — *La Borderie*, *op. cit.*, p. 436-437. — Dupuy, *op. cit.*, p. 66.

de grandes quantités de sel de la « Baie », Nantes au xv^e siècle, à la suite de sauvegardes octroyées en 1433 après des actes de piraterie, et renouvelées en 1442, 1450, 1459, 1473, 1475, 1477, 1479, 1483, portait du blé, un peu de sel et de vin sans doute. Nantes devait en recevoir des bois, des cuirs, etc...

F) *Pays scandinaves* (25)

Vers la fin du xiv^e siècle, pense-t-on, les Nantais exportaient des sels et des vins au Danemark. Le règne de François II amena l'établissement de relations plus solides avec les Pays scandinaves, grâce à une alliance conclue en 1467 avec le roi de Danemark, Suède et Norvège. Sels et vins persistèrent à constituer les éléments principaux des exportations, les importations étant mal connues.

G) *Méditerranée et Levant* (26)

Sensiblement aussi ancien que le commerce nantais dans les Pays scandinaves, le trafic de Nantes en Méditerranée était, au xv^e siècle, dit-on, analogue à celui de la Péninsule ibérique, mais comprenait en outre l'exportation de poissons secs. Les navires bretons auraient rapporté des huiles, des épiceries, des marchandises de l'Inde, des chevaux arabes et des chiens de chasse provenant du Levant.

Le négoce nantais avec le Levant fut plus intense au xv^e siècle, quand en 1479 le duc de Bretagne eut demandé au pape Sixte IV la permission pour ses sujets de trafiquer avec les infidèles, à cause des débouchés offerts par le Levant à certaines denrées et « des faucons, des chiens, des chevaux, et de toutes autres marchandises » convenant aux Bretons.

(25) Dom Morice (Preuves), *op. cit.*, III, 164-165. — Huet, *op. cit.*, p. 181. — La Borderie (Féodalité), *op. cit.*, p. 438.

(26) *Idem*, p. 181. — *Ibidem*, p. 438-439.

H) *Savoie* (27)

Dernière venue dans le commerce de Nantes, la Savoie n'entretint de relations permanentes avec Nantes qu'à partir de l'alliance de 1467. Mais ces relations italiennes sur la nature desquelles on est mal renseigné, ne furent jamais primordiales à Nantes.

De cette brève nomenclature des différents pays trafiquant avec Nantes, il résulte que les relations internationales de Nantes à la fin du xv^e siècle étaient très étendues et considérables, puisqu'en dehors du Levant elles embrassaient tous les grandes nations commerciales d'Europe, sans parler des côtes françaises, particulièrement de la Manche et de l'Atlantique avec Bayonne comme pivot de ces dernières. Et le trafic fluvial n'occupait pas la place la plus inférieure dans le commerce de Nantes dont il était, semble-t-il, le véritable animateur par les débouchés qu'il procurait.

(27) Arch. Loire-Inf., B 5, fol. 135 et 137 v^o. — La Borderie, *op. cit.*, p. 438.

APPENDICE

COMPARAISON DE NANTES AVEC LES AUTRES PORTS FRANÇAIS

Malgré la diversité des organismes administratifs, fiscaux, de l'outillage, etc..., dans les principaux ports de France depuis l'époque romaine jusqu'à la fin du xv^e siècle et en dépit de la rareté relative de renseignements correspondants sur ces ports, il est possible cependant de montrer par quelques traits la valeur de Nantes parmi les grands ports français de ces temps-là.

A l'époque romaine (1), si on met à part *Massilia* (Marseille) qui, par sa situation sur la Méditerranée et au débouché du Rhône jouait un rôle de premier plan dans le trafic maritime, faisant d'elle une grande métropole commerciale, le *Portus Namnetum* pouvait soutenir la comparaison avec *Burdigala* (Bordeaux), port également renommé, selon Strabon et ayant aussi des relations avec l'île de Bretagne, l'Hibernie, sans parler des côtes du golfe de Gascogne. Quant à *Rotomagus* (Rouen), son port, après avoir eu, semble-t-il, au début une importance moins grande, était devenu rapidement actif et de valeur sensiblement égale à celle de Nantes.

Sous Charlemagne (2), Nantes figurait encore dans la liste des grands ports, à côté de Boulogne, Quintovich (Etaples ?), Rouen, Alet à l'embouchure de la Rance, Bordeaux, Narbonne, Arles et Marseille. Le trafic de tous ces ports était à peu près de même nature, mais bientôt il ne tardera pas à se différencier notablement.

(1) D'après Levasseur (Histoire), *op. cit.*, t. I, p. 13 et 16.

(2) *Idem*, p. 39.

Vers le ^{xii}^e (3) ou le ^{xiii}^e siècle, Rouen, placée sur la voie commerciale des principaux états septentrionaux, paraît avoir dépassée Nantes et il est fort probable que Bordeaux fit subir à celle-ci le même sort. Arles était le grand entrepôt du Rhône et Marseille avait toujours une grande valeur. Toutefois, si Bayonne était assez fréquenté, La Rochelle ne faisait que prendre son essor.

Avec le ^{xiv}^e et le ^{xv}^e siècles (4) la valeur relative des ports se modifia assez notablement. Rouen, intermédiaire entre le Nord et le Midi, était très prospère, ayant des relations aussi étendues que Nantes, mais plus développées, grâce à ses initiatives en matière de navigation lointaine, d'accord souvent avec Dieppe. Bordeaux, encore considérable au ^{xiv}^e siècle, faiblit au ^{xv}^e, à la suite d'entraves fiscales ou physiques, tombant vraisemblablement à un niveau inférieur à celui de Nantes. La Rochelle, avec sa prospérité quasi-factice par moments, en particulier à partir de Louis XI grâce à des privilèges, ne nous paraît pas avoir rivalisé à égalité presque complète avec Nantes. Comme Nantes et pour les mêmes raisons d'indépendance politique, Marseille était séparée, dit Levasseur, du mouvement commercial de la France. Cependant nous estimons que Nantes l'était moins que le port méditerranéen, à cause de la Loire, qui faisait de Nantes la « porte d'entrée ou de sortie » de l'important trafic fluvial pénétrant très profondément dans le domaine royal. Toutefois, le port de Marseille devait encore être supérieur à Nantes. Enfin Bayonne, malgré son activité, de même sans doute que Calais, n'avait pas l'ampleur de Nantes.

En résumé, le port de Nantes, depuis les Romains, avait toujours été dépassé par le port de Marseille. Après avoir égalé dans les premiers siècles Bordeaux et Rouen, il s'était laissé distancer, dès avant le ^{xii}^e siècle, par ces deux ports, sans compter peut-être Arles. Mais au ^{xiv}^e et

(3) *Idem*, p. 64-65.

(4) *Idem*, p. 151-160.

surtout au xv^e siècle, Nantes avait profité de la chute de Bordeaux pour venir aussitôt au troisième rang, après Marseille bien entendu et Rouen, avant La Rochelle, Calais et Bayonne.

CONCLUSION

Comme on a pu s'en rendre compte en étudiant les matières commerciales, Nantes, dès l'époque romaine, a eu un trafic varié, limité à quelques catégories de marchandises et bientôt accru successivement par l'apport d'autres produits, malgré la stagnation générale du commerce en Europe, du iii^e siècle environ au xii^e siècle, ce qui fait qu'à la fin du xv^e siècle, les matières principales tant à l'importation qu'à l'exportation étaient au nombre d'une dizaine ou d'une douzaine, les sels et les vins étant les produits dominants.

Au point de vue géographique, la diversité du commerce de Nantes n'était pas moins grande. Après avoir été principalement fluvial, celui-ci, tout en conservant ce caractère à un haut degré, pendant toute la période précitée de stagnation, étaient devenue franchement internationale vers le xiii^e siècle, accentuant ce trait par la suite. Aussi, à la fin du xv^e siècle, les relations de Nantes intéressaient-elles toutes les grandes nations commerciales et étaient-elles assez prospères. De toutes ces nations l'Espagne occupait la première place, suivie par les pays hollando-flamands. Et cette place elle devait la garder encore un siècle au moins, comme nous le verrons au cours de la période qui suit.

II

DE LA FIN DU XV^e SIÈCLE A LA RÉVOLUTION

(1491-1789)

Progression constante aboutissant à l'apogée

TITRE I

ORGANISATION

CHAPITRE PREMIER

Administration

Section A

ADMINISTRATION PROPREMENT DITE

§ I. — LE POUVOIR CENTRAL

a) *Renaissance et guerres de Religion* (1). — A peine libéré de la guerre contre l'Espagne par le traité de Barcelone, le roi de France Charles VIII devenu le souverain de la Bretagne à la suite de son mariage avec la duchesse Anne, propriétaire du duché, en 1491, n'eut rien de plus pressé que de poursuivre la politique bienveillante du duc François II, le père de cette dernière, à l'égard du commerce nantais. Le roi ne restitua-t-il pas, en effet, aux Espagnols jadis établis à Nantes leurs privilèges par une ordonnance du 29 décembre 1493 (voir p. 144). Et, à la demande des Nantais, pour compenser la perte que ceux-ci avaient fait avec le départ des Espagnols à La Rochelle, n'accorda-t-il pas à Nantes la foire franche de l'Apparition autrefois à Lyon ?

Louis XII, quelques années plus tard, agit de même à

(1) Le Beuf, *op. cit.*, p. 28-52. — Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p. 7, d'après *Les Ordonnances Royales*, t. XXI, p. 225 et sqq. Pour l'histoire générale de la France, se reporter à la grande *Histoire de France* publiée sous la direction de Lavissee.

propos des relations avec l'Espagne en étendant aux Espagnols de Nantes les privilèges dont leurs compatriotes jouissaient en France, ce qui juridiquement différait un peu du procédé de Charles VIII, mais était un moyen de contribuer au développement du trafic de Nantes. L'influence de la reine et duchesse Anne, qu'il faut sans doute voir dans tous ces actes, se fit sentir encore au point de vue commercial par le renouvellement aux bourgeois de la perception temporaire de certains droits que le roi François I^{er} lui-même prolongera.

Ce roi, tout occupé à ses luttes contre la maison d'Autriche et estimant sans doute que la Bretagne définitivement incorporée à la France par la déclaration des Etats de Vannes en 1532, n'avait plus besoin d'autant de ménagements, ne se soucia guère du commerce nantais, à la différence d'Henri II qui, malgré la guerre contre les Habsbourg, témoigna sa sollicitude à la Ville de Nantes en prolongeant la durée du droit de méage et d'autres droits frappant le trafic.

Le gouverneur royal, représentant du roi en Bretagne et à Nantes, s'il n'avait pas encore fait parler de lui, ne tarda pas à manifester son autorité arbitraire en la personne de Sanzai. Celui-ci, en 1556, en vertu de lettres patentes, émit la prétention de visiter tous les navires touchant au port de Nantes (2) et, semble-t-il, de délivrer arbitrairement congés et passeports. Les Nantais alors de protester hautement. Désavoués en premier lieu par le duc d'Etampes chargé de l'enquête, ils obtinrent vite gain de cause de l'éphémère roi François II par lettres-patentes de 1559, grâce à l'énergie du négociant espagnol André Ruys. Le même roi, en créant la Mairie de Nantes donna une force nouvelle à la ville et par voie de conséquence au commerce nantais lui-même, ainsi que nous le verrons en étudiant le rôle commercial de la Ville.

Comme si ces mesures ne suffisaient pas, le roi Charles IX dota les négociants nantais d'un organisme

(2) Arch. mun. Nantes, EE 244.

propre : le Consulat, par édit du 27 novembre 1564. La création de cette institution, venant cinq ans après celle de la Mairie, devait nécessairement modifier d'une façon notable le système administratif régissant le port de Nantes. Le commerce de celui-ci, en effet, possédait pratiquement deux corps pour le représenter et se faire écouter du pouvoir central qui, malgré sa tendance absolutiste, surtout après les guerres de Religion, devra tenir compte dans une certaine mesure de ses doléances.

Le roi, pour le service duquel la Ville fut parfois mise à contribution, resta toujours l'autorité suprême, celle qui, au milieu de préoccupations politiques, s'occupa parfois du commerce nantais, témoin en 1571 lors de l'enquête de Coligny auprès des juges-consuls de Nantes sur les remèdes à la piraterie. D'autres fois les commerçants n'eurent que la ressource de se plaindre sans résultat, par l'intermédiaire de la Ville, comme ce fut le cas en 1576 à propos de l'Espagne et des Espagnols. Souvent aussi le gouverneur de la province et surtout de la ville, généralement sur place, eurent un rôle important à jouer dans la protection du négoce, seule question alors importante. C'est ainsi qu'Albert de Gondi (3), en 1579, fut obligé de défendre la navigation par une campagne contre les pirates de l'embouchure de la Loire, sur les plaintes réitérées des Nantais.

Bientôt les troubles de la Ligue, en paralysant partiellement l'autorité royale, permirent à un duc de Mercœur, gouverneur de Bretagne, d'établir, de sa propre autorité, des droits assez forts sur certains mouvements de marchandises. Au contraire, la présence en 1590 d'Espagnols sur les côtes, à l'appel de Mercœur, entrava la navigation, contre le désir du gouverneur. Il fallut le triomphe définitif d'Henri IV pour ramener l'administration dans l'ordre.

(3) Mathorez, *Les Italiens à Nantes et dans le pays nantais* (*Publ. italien des Annales de la Faculté des Lettres de Bordeaux*, t. XIII, n° 2), tiré à part, p. 15.

b) *Henri IV et Louis XIII* (4). — Quoiqu'en apparence l'édit de Nantes, rendu en 1598, n'ait pas intéressé directement le commerce, il mérite d'être signalé, car cet édit, en réalité, a eu une grosse répercussion sur tout le commerce, en particulier sur celui de Nantes auquel participaient de nombreux protestants français et étrangers. Ces protestants, grâce à la liberté du culte, purent développer leur négoce en toute sécurité sans être inquiétés pour leurs opinions, ce qui, l'étude des colonies étrangères nous le montrera, était très important. Ne bornant pas là son action, Henri IV chargea Sully de faire inspecter les ports, surtout ceux de l'Océan parmi lesquels Nantes sans doute. Le commerce fut protégé par des galères, un droit d'ancre sur les navires étrangers, la fondation de colonies et de compagnies de commerce. Mais un droit établi en France sur le trafic espagnol (5), en réponse aux droits de 30 % imposés par l'Espagne en violation du traité de Vervins, profita aux étrangers. Aussi, après une prohibition du trafic (6) en 1601, le traité de commerce signé avec l'Espagne par Henri IV en 1604 rendit-il la liberté au négoce nantais avec la Péninsule. Le roi, en outre, protégea les Portugais de Nantes, en 1603, contre les attaques de celle-ci, leva de nouveaux droits de douane à Nantes, à partir de 1608, malgré les résistances vaincues en enlevant temporairement à la Ville ses octrois. Si le pouvoir royal n'avait pas toujours pris des mesures heureuses pour le commerce nantais du moins avait-il fait de sérieux efforts pour rétablir sa prospérité ancienne.

Au début du règne de Louis XIII l'administration royale ne cessa de recevoir des plaintes, faute de protéger efficacement le trafic de Nantes contre les pirates (1617), contre les vexations et certains droits en 1620. Le com-

(4) Le Beuf, *op. cit.*, p. 54-93.

(5) Fagniez, *Le Commerce extérieur de la France sous Henri IV* (*Revue historique*, 1881), tiré à part, p. 5 et sqq.

(6) Arch. Nat., K 1426 (A 37, fonds Simancas). *Nueva prohibicion del comercio en Nantes y Rouen*.

merce nantais, comme celui du reste de la France, traversa une période de complète stagnation. L'établissement de nouveaux droits sur l'eau-de-vie fut l'objet de vives résistances de la part de tous les organes provinciaux protégeant Nantes (voir p. 125 et p. 126). Sous Richelieu tout changea. Une sorte de renaissance s'opéra. Reprenant la plupart des mesures d'Henri IV, le cardinal interdit l'affrètement de navires étrangers, fournit du bois aux constructeurs de navires, permit à la noblesse de faire le commerce en particulier lors de la tentative de création de la Compagnie du Morbihan, à laquelle le Parlement de Bretagne s'opposa, nous le verrons, avec succès. La nomination en 1632 de Richelieu en qualité de gouverneur de la province dont les pouvoirs furent exercés par son cousin, le maréchal de la Meilleraye, n'eut pas de résultat immédiat pour le commerce de Nantes qui, en 1635, reçut l'interdiction de faire sortir ses navires non armés.

c) *Louis XIV* (7). — Si le gouvernement de Mazarin n'apporta pas de changement à cette situation, la présence de la Meilleraye encore à Nantes ne fut pas sans influence sur la « Société de la Bourse commune de Nantes », société dont le maréchal avait fait approuver les statuts par le roi malgré l'opposition du Parlement breton.

Avec l'avènement de Colbert au pouvoir, l'action du pouvoir royal sur le commerce complètement ruiné et aux mains des étrangers redevint effective, atteignant un éclat qu'elle n'avait jamais connu. Après s'être préoccupé du matériel naval, comme Richelieu, le grand ministre restaura le droit d'ancrage, établit le tarif assez modéré de 1664 pour protéger l'industrie, puis le tarif de 1667 dont les conséquences économiques devaient être si graves, négocia avec les nations étrangères au sujet des relations réciproques, créa quatre grandes compagnies de commerce qui, malheureusement, échouèrent bientôt. Ces mesures d'ordre

(7) Le Beuf, *op. cit.*, p. 94-141. — Gabory, *op. cit.*, p. 16-20, 281-290. — H. Sée, *L'Evolution commerciale et industrielle de la France sous l'ancien régime*, 1925, p. 106-156 (*passim*).

général eurent leur répercussion sur le commerce nantais, que l'on sollicita lors de la création de la Compagnie des Indes en lui dépêchant un envoyé et lui adressant une lettre écrite par le roi en personne, ce qui provoqua la concession, en 1665, d'une Chambre de la Compagnie à Nantes et bientôt l'installation des ventes de la Compagnie dans cette ville (voir p. 155). Les moyens employés auprès des Nantais pour la Compagnie du Nord, en 1669, furent moins heureux (voir p. 158).

A la mort de Colbert la protection accordée au trafic de Nantes, principalement dans le domaine de la pêche à la morue et à la baleine, se révéla insuffisante d'après des plaintes en 1683. Cependant le système mercantile accentué par Colbert n'avait pas empêché le port de Nantes de se développer considérablement. Et voici que sa situation empira à la suite de la révocation de l'édit de Nantes en 1685 par l'édit de Fontainebleau. Cet acte, que la disparition de Colbert a permis, entraîna, à Nantes comme partout ailleurs, l'émigration de nombreux étrangers participant jusque-là si activement au trafic et fuyant les moyens arbitraires de l'autorité : dragonnades, arrestations en mer, emprisonnement et délation (cf. p. 148). Ce fut le déclin du commerce nantais, dû en outre à la guerre de la Ligue d'Augsbourg, où le port de Nantes, en 1691, joua un rôle important dans l'expédition d'Irlande en fournissant des navires (8). Mais la bureaucratie gouvernementale, dirigée par des ministres de second plan, inférieurs à leur tâche, fut le principal responsable de l'affaiblissement du trafic nantais.

Il fallut attendre l'année 1700 pour que le pouvoir royal, cédant aux sollicitations de divers négociants en particulier de Nantes (1683), consentit à créer le Conseil de Commerce, composé, nous le verrons, de députés sédentaires des principales villes commerciales parmi lesquelles figurait Nantes. Presqu'aussitôt, pour renforcer la défense des intérêts de celle-ci, le roi songea à créer une Chambre

(8) Cf. les détails dans Gabory, *op. cit.*, p. 284-288.

de Commerce à Nantes. Ce projet, s'il n'aboutit pas, témoigna de la sollicitude royale à l'égard du commerce nantais en pleine crise, sollicitude rendue bientôt agissante en 1704, puis à partir de 1713, grâce à l'octroi aux Nantais de permission pour la traite des Nègres par la Compagnie de Guinée, sur l'intervention du roi. Les mesures prises n'empêchèrent pas les représentants de ce dernier : l'intendant de Bretagne ou le contrôleur général des Finances d'être accablés de plaintes nantaises, soit à propos de la navigation en Loire (1710), soit au sujet des sucres, comme en 1715. Le règne du Grand Roi s'achevait bien tristement pour Nantes, dont les rapports avec le pouvoir central étaient le plus souvent, ainsi que l'a si bien fait remarquer M. Gaston Martin (9), dépourvus d'aménité.

d) *Louis XV et Louis XVI* (10). — La Régence, qui marqua le début du règne de Louis XV et se signala dans tous les domaines par une réaction contre le règne précédent, provoqua une orientation nouvelle de l'administration commerciale. Nantes fut sans contredit l'une des villes, sinon la seule, qui en tira le plus de bénéfices. A la balance des échanges, le système de Law (11), établi grâce à l'appui du pouvoir royal, substitua la production de richesses nouvelles et, pour y parvenir, la nouvelle méthode, au lieu d'exploiter elle-même, eut recours au système des redevances fixes, acquittées par les produits venant des « Isles ». Ainsi le roi et le contrôleur insufflant un grand développement au commerce nantais en particulier, débarrassèrent celui-ci des entraves du Colbertisme. Mais la circulation fiduciaire imposée par le pouvoir ne plut pas aux Nantais qu'elle gênait par la réduction de la circulation monétaire, par la disparition du métal, employé dans les

(9) Gaston Martin, *Le système de Law et la prospérité du port de Nantes* (*Rev. d'Hist. écon. et sociale*, déc. 1924), tiré à part, p. 5.

(10) Le Beuf, *op. cit.*, p. 141-167, 200, 209. — H. Sée (*Evolution de la France*), *op. cit.*, p. 157-248 (*passim*).

(11) G. Martin (*Système de Law*), *op. cit.*, p. 10-11. et 13-18.

relations internationales et dérangeait sans doute leurs habitudes. La chute du système n'atteignit pas trop Nantes qui avait su se méfier.

Les lettres-patentes de janvier 1716 établissant la liberté du commerce de Guinée moyennant un droit de 20 livres par tête de nègre, modifiées en 1720 sans grand dommage pour la traite nantaise et les lettres d'avril 1717 en affirmant sans équivoque la liberté du commerce d'Amérique, furent la source principale de la prospérité incomparable de Nantes au cours du XVIII^e siècle. C'est pourquoi les relations du commerce nantais avec le pouvoir central redevinrent excellentes si l'on en juge par le ton des lettres adressées au Régent. Cependant les Nantais n'entendirent pas renoncer à leurs privilèges, résistant notamment à l'établissement du droit du Domaine d'Occident, postérieur aux franchises reconnues par le roi en 1716. En 1721, donnant suite aux réclamations nantaises de 1712, le pouvoir central se soucia enfin d'améliorer la Loire. Dans ce but il commença à faire examiner l'état du fleuve avant d'entreprendre des travaux qui provoqueront de nombreuses plaintes et seront suivis de multiples inspections en 1746, 1749, 1754, 1760, 1762, 1764, 1766, (cf. voies d'accès, p. 166 et sqq.).

Les diverses mesures prises par le pouvoir royal au regard du trafic de Guinée en 1741, 1748, 1768 et au regard du commerce des « Isles d'Amérique » après 1717, n'eurent pas de grandes répercussions à Nantes. Les charges fiscales pesant sur le commerce nantais depuis longtemps non accrues, furent légèrement augmentées en 1744 par décision royale à la suite de l'armement d'un garde-côte par les Nantais. Telles étaient les grandes lignes de l'administration commerciale du pouvoir central sous Louis XV dont l'action dans une assez large mesure a contribué à l'essor de Nantes alors au tout premier rang des ports de France.

Le gouvernement de Louis XVI, pour maintenir cette situation acquise, n'eut plus qu'à persévérer dans la voie de la liberté commerciale qui lui était tracée.

Parmi les dispositions peu nombreuses concernant le port de Nantes on ne peut guère signaler que la continuation des inspections de la Loire (en 1780 par exemple), des facilités accordées au trafic avec les Etats-Unis après la guerre de l'Indépendance américaine.

La réunion des Etats Généraux en 1789 et la préparation de ceux-ci ayant marqué le début de la Révolution il ne saurait en être question ici.

e) *Appendice : rôle de l'intendant de Bretagne (12)*

Bien que l'action exercée par l'intendant de Bretagne sur le commerce de Nantes ne puisse toujours être distinguée assez nettement de l'action du pouvoir central de Versailles, il est utile cependant, pour être précis, de connaître le rôle joué par certains intendants, aidés dans leur mission par le subdélégué de Nantes. Quelles étaient les attributions exactes de l'intendant de Bretagne qui résidait à Rennes, à la différence du gouverneur de la province très souvent à la Cour ? Comme ses collègues des autres provinces, l'intendant de Bretagne avait pour mission d'administrer, conformément à son titre, la justice, la police et les finances de Bretagne. Mais étant donné que celle-ci possédait des privilèges, en particulier des Etats provinciaux (voir p. 116) ayant seuls théoriquement des pouvoirs financiers, l'intendant limité dans ce dernier domaine entra fatalement parfois en conflit avec les Etats qu'il eut la mission de faire céder par tous les moyens pour obtenir notamment le vote des subsides demandés par le roi. L'intendant se heurta aussi quelquefois à l'indépendance du Parlement de Bretagne, mais à partir du début du XVIII^e siècle il enleva de plus en plus aux Etats la connaissance et l'exécution des travaux

(12) Etant donné le champ limité de notre étude, nous ne pouvons donner ici que des indications très sommaires et incomplètes, l'influence de l'intendant de Bretagne sur le port de Nantes méritant à elle seule au moins un volume. Cf. par exemple, Séverin Canal, *Les origines de l'intendance de Bretagne* (Ann. Bretagne, t. XXVI et XXVII).

publics qu'il étudia et dirigea avec l'aide de son subdélégué de Nantes. Il fut obligé cependant d'obtenir des crédits des Etats eux-mêmes. Toutefois ces luttes ne paraissent pas avoir eu de répercussion sensible sur le port de Nantes. Au contraire, certains intendants de la fin du xvii^e et du début du xviii^e siècles tels que Bécha-meil de Nointel, Ferrand, Feydeau de Brou, des Gallois de la Tour firent preuves d'initiatives personnelles et encouragèrent par divers moyens le négoce nantais. Bécha-meil de Nointel, auteur, en 1698, d'un mémoire (13) extrêmement précieux sur la province de Bretagne, fut le premier, semble-t-il, qui ait si nettement exposé l'état du commerce de Nantes et tenté sans doute de l'améliorer. L'intendant Feydeau de Brou, grâce en partie à son subdélégué de Nantes, Gérard Mellier (14), joua à Nantes un rôle plus grand que celui de son prédécesseur. Sa correspondance avec le subdélégué témoigne de la vigilante attention qu'il montra à l'égard du port. Les nombreuses ordonnances de police ou autres qu'il rendit en tant de domaines intéressant le commerce nantais et les facilités accordées à l'exécution de certains travaux comme l'île baptisée de son nom, etc., attestent suffisamment que Feydeau de Brou sut donner une impulsion personnelle à des fonctions qui auraient pu être exercées sans grand profit pour Nantes et se limiter à un simple rôle de transmission ou d'interprétation stricte des décisions gouvernementales. Quant à l'intendant des Gallois de la Tour, par son mémoire de 1733 sur la Bretagne (15), il contribua indirectement, pensons-nous, à

(13) Arch. Ch. de Com., C 893. Ce mémoire, dressé sur les ordres du duc de Bourgogne, a été résumé dans Boulainvilliers, *Etat de la France*, t. V, 1752, p. 237-252, d'après lequel Dugast-Matifeux l'a reproduit dans *Nantes ancien et le Pays nantais*, 1879, p. 194-201.

(14) Cf. l'étude si détaillée de Gaston Martin, *Nantes au XVIII^e siècle. Gérard Mellier*, 1928. Voir *infra*, p.

(15) Analysé en détail par H. Sée, in *l'Industrie et le Commerce de la Bretagne dans la première moitié du XVIII^e siècle...* (Commission de recherche et publication des documents relatifs à

l'amélioration des conditions dans lesquelles s'exerçait le commerce de Nantes. Enfin, signalons en passant, bien qu'il n'ait pas été intendant, mais gouverneur de Bretagne, le célèbre duc d'Aiguillon, qui paraît avoir pris comme nous le verrons plus loin (p. 167), une part active aux grands travaux d'amélioration de la basse-Loire maritime au XVIII^e siècle, après 1750. Au total, les intendants qui se sont succédés en Bretagne depuis le milieu du XVII^e siècle environ ont la plupart fait preuve d'initiatives personnelles et joué un rôle qui ne fut pas négligeable et indifférent pour le commerce nantais, objet de la principale préoccupation administrative du pouvoir central en Bretagne, à cause de l'importance que ce commerce avait aux points de vue économique et politique dans l'activité du Royaume.

§ 2. — POUVOIRS LOCAUX ET PROVINCIAUX

A) *La Ville de Nantes* (16)

Après le pouvoir central, la Ville de Nantes fut sans contredit, de la fin du XV^e siècle à la Révolution, l'autorité qui a exercé la plus grande influence sur le commerce nantais par ses démarches et ses décisions multiples en faveur de ce dernier. Avant la création de la Mairie par l'édit du 27 novembre 1564, la participation de la Ville à l'administration fut assez restreinte, se bornant, comme dans la première période, à la perception des octrois renouvelés sans interruption de 1508 à 1516. A partir de 1564, la Ville, par ses attributions multiples autant que variées, rapidement devint en réalité le représentant quasi officiel et le plus important du commerce influencé par le

la vie économique de la Révolution. Publications du Comité d'Ille-et-Vilaine, 1922).

(16) Le Beuf, *op. cit.*, p. 38-39, 45, 48-50, 58-58, 84-87, 91, 93-94, 115-117, 155, etc. — Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p. 85 à 94. Se reporter aussi aux passages de notre étude développant certains points.

Bureau de Ville en la personne des juges-consuls (voir p. 120) élus sous la direction de ce dernier. La Ville, au nom du commerce, fut souvent mise à contribution par le pouvoir central, sous forme d'armement de navires, comme en 1573. Défenseur des intérêts de ses habitants, principalement des commerçants, la Ville se heurta, en 1574, aux actes autoritaires de Sanzai au sujet de certains droits de juridiction. En 1576, dans une supplique au roi, elle se plaignit des mauvais traitements subis par les Nantais en Espagne et réclama une intervention énergique. Puis, n'ayant pas obtenu de résultats, en 1578 elle fit des démarches auprès des « alcades » de Bilbao. En 1580, elle fut obligée de payer la solde des galères du roi (17), qui venaient de mettre à la raison les corsaires italiens, à la sortie de la Loire. Ne pouvant exécuter cet ordre, elle fut suppléée par le généreux André Ruys. Plus tard, en 1608, pour avoir résisté aux nouveaux droits établis sur le commerce par Henri IV, elle se vit dépossédée momentanément de ses octrois.

Sous Louis XIII, en 1620, la Ville députa auprès du roi pour faire assurer la liberté et la franchise du trafic par la Loire ; en 1627, elle protesta énergiquement contre la création de la Compagnie du Morbihan. Elle fut avisée tout spécialement en 1664 de la création de la Compagnie des Indes.

A plusieurs reprises, le Bureau de Ville, composé de notables négociants, fit acte de commerçant en opérant des importations de blé lors des disettes, comme en 1630, 1643. Le maire, encore au début du XVIII^e siècle, fut souvent chargé des relations entre le commerce et les autorités centrales. Et jamais cette mission ne fut plus étendue que sous Gérard Mellier, cumulant les fonctions de maire et de subdélégué de l'intendant (18). Mais la Ville, ne l'oublions pas, avait parmi ses attributions

(17) Mathorez (Italiens), *op. cit.*, p. 15 et (Espagnols), *op. cit.*, p. 29.

(18) Gaston Martin, (Mellier), *op. cit.*, p. 271-272.

celle de la police dans l'intérieur de la cité, fonction délicate qu'elle exerça de diverses manières dans le domaine commercial. L'attitude du maire et des échevins vis-à-vis des Portugais en fut un exemple remarquable. En 1636, les premiers laissèrent les désordres se dérouler, aussi le roi prit-il contre eux des sanctions. En 1645, à l'inverse de ce qui s'était passé pour la Compagnie du Morbihan, la Ville appuya fortement la création de la « Compagnie de la Bourse Commune de Nantes ». Elle construisit à ses frais la première Bourse, commencée en 1641, comme du reste les trois autres Bourses, en 1724, 1767 et 1790. Elle élabora le règlement en 1666 sur la tenue de la Bourse, des règlements sur l'encombrement des quais. Au XVIII^e siècle, elle assura, dans la mesure de ses moyens, l'utilisation du lest, etc. Par une série de décisions diverses, le Bureau de Ville, au début du même siècle (19), fut, avec l'Amirauté, chargé de recevoir les déclarations d'entrée des navires et de prendre seul les mesures appropriées, lors d'infection des navires, en les faisant mettre en quarantaine et « parfumer », suivant l'expression de l'époque, c'est-à-dire, désinfecter. Et ces attributions expliquent comment le Bureau de Ville, par exemple en 1787, établit à Saint-Nazaire un bureau de visite sanitaire des navires (20). Les embellissements amenèrent parfois la Ville à coopérer au développement de l'outillage du port. La construction des quais, en particulier celle du quai de la Fosse au XVII^e siècle nous le montrera (v. p. 173). Si en 1720, le projet de rachat des prairies au Duc et de la Madeleine pour embellir la cité et bâtir des quais avec des magasins destinés à la navigation n'aboutit pas, les bonnes intentions du Bureau de Ville furent plus heureuses vers 1732. A ce moment, en effet, la Ville fit visiter la Loire par un ingénieur, qui dressa des plans et devis, dont l'exécution eut lieu en participation financière avec les Etats de Bretagne. Fréquemment, les sondages opérés en

(19) Expilly, *op. cit.*, p. 100 et sqq.

(20) Cf. *infra*, p. 214-215.

Loire sous Louis XV et Louis XVI, le furent en présence des membres du Bureau de Ville. Celle-ci ne reçut-elle pas, en 1772, les atterrissements produits par les travaux en Loire (21) en récompense de l'aide qu'elle avait toujours apportée à l'outillage du port depuis le xv^e siècle ? De la juridiction municipale (22), au début du xviii^e siècle, ressortissait encore le commerce des matières précieuses, des étoffes, le haut négoce.

Mais à mesure que l'on avança dans le xviii^e siècle, l'action de la Ville sur le commerce sembla s'estomper, à cause de la centralisation de plus en plus grande de tout ce qui concernait le commerce dans les mains de l'intendant. La Ville, cependant, conserva toujours son action fiscale avec la perception des droits divers sur les marchandises entrant ou sortant du port. A cela se limitèrent progressivement ses pouvoirs que la Révolution modifia profondément.

B) *Les Etats de Bretagne* (23)

Sans grande influence sur le commerce de Nantes avant la fin du xv^e siècle, si ce n'est par le vote de subsides au duc comme ce fut le cas, nous l'avons vu, sous Jean IV, les Etats de Bretagne jouèrent un certain rôle à partir de la déclaration de 1532, amenant l'union définitive de la Bretagne à la France. Les Etats, composés des trois ordres : Clergé, Noblesse et Tiers-état, comprenaient parmi eux

(21) *Idem*, p. 169.

(22) Gaston Martin, (Mellier), *op. cit.*, p. 280.

(23) Cf. les détails aux différents chapitres, sections et § de la présente période. En dehors des indications fournies par L. Maître (Inventaires Archives), p. I-II, il existe un certain nombre d'ouvrages sur les Etats de Bretagne. Voir notamment H. Sée, *Les Etats de Bretagne au XVI^e siècle* (*Ann. Bretagne*, 1895). — Delaisi, *Etats de Bretagne sous l'administration de Colbert*. — F. Quessette, *L'administration financière des Etats de Bretagne de 1688 à 1715* (*Ann. Bretagne*, t. XXVI-XXX).

quelques représentants de la ville de Nantes, souvent des officiers de justice, mais cependant ces représentants n'omettaient pas de soumettre à l'assemblée des Etats les desiderata du commerce nantais. Rappelons que les Etats tenaient tous les deux ans leur session, parfois assez agitées, dans les principales villes de la province, en particulier à Rennes, Nantes, Vannes, Dinan, etc. Entre les sessions, dans l'évêché de Nantes, comme dans les autres évêchés de Bretagne, la Commission intermédiaire des Etats, composée de délégués, délibérait sur les questions urgentes. Des officiers de toutes sortes remplissaient les fonctions financières, etc., dévolues à la direction des Etats, autorité puissante avec laquelle le pouvoir central fut obligé souvent de composer et avec laquelle le gouverneur de Bretagne ou l'intendant eut quelques difficultés. Les fonctions des Etats étaient de plusieurs sortes : morales, juridiques et financières.

Les fonctions morales ne furent pas les plus négligeables et elles eurent maintes fois l'occasion de s'exercer. C'est ainsi que les Etats recevant assez fréquemment les doléances des commerçants nantais quand ceux-ci s'étaient plaints vainement d'un état de chose appuyaient ces protestations auprès du pouvoir central. Celui-ci était obligé d'en tenir compte en faisant certaines concessions pour obtenir le vote des impôts, car les Etats votaient le budget de la province et les sommes accordées au roi. Aussi vit-on, par exemple, en décembre 1578 les Etats demander au roi des lettres de marque contre les Espagnols (24) en représaille de vexations subies par les Nantais. En 1592, à l'instigation du duc de Mercœur, les Etats décrétèrent la liberté du commerce (25) de la Bretagne avec toutes les puissances. Et l'action des Etats pour faire assurer la protection du négoce nantais, en particulier de 1571 à 1641, contre la piraterie ne cessa sous

(24) Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p. 49.

(25) *Idem*, p. 36.

l'Ancien régime. La lutte contre les péages (voir p. 205) donna l'occasion aux Etats et à leur Commission intermédiaire de faire œuvre utile pour le commerce nantais en faveur duquel les Etats agissaient encore en accordant leur appui moral sous forme d'intervention dans des procès.

Sensiblement voisine de l'action morale était la prérogative juridique que possédaient les Etats d'approuver ou de refuser par une Résolution les édits que le Parlement avait à vérifier. Souvent les premiers se montrèrent plus favorables que le Parlement aux décisions royales, soit par sincérité, soit par corruption, se heurtant ainsi parfois au Parlement comme en 1628 à propos de la Compagnie du Morbihan (voir p. 153).

Un autre domaine, les finances proprement dites, permettait aux Etats de participer plus intimement à l'administration du commerce nantais. Détenant la principale source de recettes en Bretagne avec les grands et petits devoirs, la capitation, etc. (voir p. 197), les Etats pouvaient seuls entreprendre des travaux importants. D'eux dépendaient donc en majeure partie les améliorations fort onéreuses à apporter aux accès maritimes et fluviaux de Nantes ou même à l'autillage de celle-ci. Les travaux Loire, particulièrement au XVIII^e siècle, nécessitèrent beaucoup d'argent. Les Etats, bien que l'intendant, nous le savons, étudiait et dirigeât à peu près seul les améliorations de Nantes, facilitèrent les travaux en dispensant les crédits nécessaires, notamment en 1740 : 40.000 livres pour « nettoiement du canal de la rivière de Loire », auquel la Ville contribua. Ajoutons que les crédits ne se limitèrent pas à cette somme, comme nous le verrons en étudiant les travaux en Loire (voir p. 166 et sqq.) Ils furent votés aussi bien en faveur de Nantes proprement dit que de Paimbœuf et des autres accès de Nantes.

En résumé les Etats de Bretagne remplirent le rôle de tuteur surtout moral des collectivités et des intérêts de la province parmi lesquels Nantes reçut une bonne place.

§ 3. — REPRÉSENTATION DU COMMERCE

A) *Le Consulat* (26)

Créé par l'édit d'avril 1564 et installé seulement en mai 1565, non sans des résistances du Parlement, le Tribunal consulaire, composé d'un juge-consul et de deux consuls élus par 50 notables, siégea dans une des salles limitée par celle des juges ordinaires (cf. le Présidial, p. 128) en matière de faillites et banqueroutes, par celle de l'Amirauté (cf. p. 126) pour le commerce de mer. Il en résulta de longs conflits avec le Présidial et le siège de Police. Ayant siégé quelques années au couvent des Carmes, les juges-consuls, vers 1575, tinrent désormais leurs assises à l'Hôtel de Ville, d'abord aux Changes (édifice appelé l'Ancien Corps-de-garde), puis à l'hôtel Bisard (Hôtel de Ville actuel). On procédait aux élections le 25 juillet de chaque année et à l'installation généralement le 2 août (prestation de serment faite au procureur syndic, messe du St-Esprit à la collégiale Notre-Dame, puis ouverture des audiences et déjeuner) (27). De très bonne heure le pouvoir central considéra les juges consulaires, dont les fonctions électives comportaient des privilèges : exemption du guet, banc à la cathédrale depuis 1599, comme les représentants officieux du commerce nantais. La lettre de l'amiral Coligny à propos de la piraterie, en 1571, n'en est-elle pas une preuve au moment où le tribunal reçut un greffier attitré, peu avant la création de trois sergents (huissiers) du Commerce, en 1574 ?

Au surplus, les juges-cousuls en dehors de leur fonction judiciaire, furent à la tête du commerce, grâce au système du *Général du Commerce*, réunion composée des juges et

(26) Arch. mun. Nantes, HH 48-55, et Renoul, *Le tribunal consulaire*, 1870, ouvrage qui, selon les termes si justes de M. Vignols (*Ann. Bretagne*, t. V, p. 68, en note) est « une pitoyable compilation ».

(27) Libaudière, *op. cit. infra*, p. 415.

des négociants du port ou de la ville, qui délibéraient sur les décisions importantes à prendre. Une autre pratique, moins solennelle, était le système de l'*Assemblée particulière* groupant les juges en exercice et les anciens juges. Cette assemblée paraît avoir été celle où étaient formulés le plus souvent les desiderata et les besoins du négoce nantais (28). Le Consulat fut l'interprète direct du commerce dont la Ville n'était que le représentant indirect mais pratiquement officiel.

Erigés par le Bureau de Ville en corps du Consulat, les juges-consuls ne transportèrent pas leur auditoire à la première Bourse lors de son ouverture et, en 1656, furent en butte à l'hostilité du Présidial pendant quelque temps, en attendant l'ordonnance de 1673 qui unifia leurs attributions et leur procédure avec celles des autres juridictions consulaires de France (29). Cependant le Consulat se trouvait sous la dépendance morale du Bureau de Ville qui, pour dresser la liste des notables disposait des voix de ses 12 membres contre les 3 voix du Consulat, coopérant ainsi à l'élection de ce dernier, d'une façon prépondérante, jusqu'à l'arrêt de 1700 confiant au Consulat le patronage de l'élection du député du Commerce. Le Consulat fut, en 1701, chargé de mettre sur pied une Chambre de Commerce qui n'aboutit pas malgré des tentatives (30) en 1701 (arrêt du 30 avril), 1715, 1728. Il en résulta que les juges-consuls faisant fonction de Chambre de Commerce, continuèrent seuls à représenter le commerce de Nantes, unique ville maritime sans Chambre avant la Révolution. Une déclaration de 1715 fit rentrer les faillites et banqueroutes dans la juridiction consulaire jusqu'en 1765. A

(28) Voir Arch. Ch. de Com., C 581-592. Registres des délibérations.

(29) L'ordonnance de 1681 sur la marine ne concerna guère le Consulat, celui-ci n'ayant pas reçu, malgré l'ordonnance de 1673, la connaissance des affaires maritimes.

(30) Arch. mun. Nantes, HH 57, et cf. *infra* Parlement.

partir de 1722, en présence du nombre des affaires, le Consulat fut composé d'un juge-consul et de quatre consuls (au lieu de deux comme antérieurement) et défendit, ainsi qu'il convenait, les intérêts des commerçants : en 1735 ce fut la condamnation obtenue contre les portefaix du port (voir p. 134). Réunis en Général du Commerce ou en Assemblée particulière, les juges-consuls rédigeaient les mémoires (31) quand besoin était, c'est-à-dire très souvent (pratiquement le rédacteur de ces mémoires était le secrétaire du Général du Commerce, créé en 1730 et dont Vigneu (33) fut le premier); par leurs signatures ils authentiquaient des documents officiels (état des entrées et sorties par exemple) (33); ils recevaient des avis du pouvoir central principalement, comme en 1704 au sujet des permissions de la Compagnie de Guinée ; ils se préoccupaient (34) des questions soulevées par les arrêts, de l'interprétation de l'ordonnance de la marine, du balisage de la Loire, de la visite des vaisseaux, de la rédaction des lettres de voiture, de la création des navires gardes-côtes.

Presque toujours le Consulat était aux mains des commerçants de la Fosse, c'est-à-dire du commerce maritime à l'exclusion du commerce *intra-muros*. Après des résistances de la part de la Ville (35), les juges consulaires, désormais élus par 50 marchands négociants et les anciens consuls, transférèrent enfin leur auditoire, en 1754, à la deuxième Bourse dont ils eurent la police. Ils firent particulièrement respecter celle-ci en 1755 lorsqu'un archer de la marine

(31) Arch. Ch. de Com., C 877-887, 894, etc.

(32) L. Vignols, *Jean-Paul Vigneu, secrétaire de la représentation commerciale de Nantes, 1680-1746* (*Ann. Bretagne*, VI, p. 48 et sqq.).

(33) Ces Etats sont ceux dont on retrouvera les résultats plus loin à propos du trafic.

(34) L. Maître (Inventaire Archives), *op. cit.*, p. iv.

(35) Cf. en particulier Arch. Ille-et-Vilaine, C 1580 ; Arch. Loire-Inf., C 396.

voulut, sur un ordre reçu, appréhender un négociant à la Bourse « dans ses exercices ordinaires de négociation ». L'énergie des juges contraignit le commissaire de la marine-coupable, à faire réparation dans la Bourse même. Antérieurement, les membres du Consulat n'avaient-ils pas montré leur fermeté, de 1703 à 1708 dans le conflit avec le Chapitre au sujet des places du chœur; en 1748, 1755 en interdisant pour inconvenances à un procureur de plaider ? Il est vrai que les privilèges dont ils jouissaient en vertu d'arrêts de 1734, 1736, 1738, 1756, 1766, 1777 n'étaient pas sans paraître confirmer, aux yeux des consuls leur importance qu'ils s'exagéraient un peu. A leur entrée en charge, après la messe du St-Esprit dans la chapelle St-Julien de la Bourse, ils offraient toujours un grand repas et (36) la Ville conserva à sa charge les frais ordinaires du Consulat représentés par une allocation annuelle de 5.000 livres vers 1755.

Après avoir prélevé pendant quelques années, volontairement, sur certaines marchandises un droit d'avarie, le Consulat perçut un droit dit de nouvelles avaries pour subvenir à l'entretien du secrétaire du Général du Commerce (37), qui rédigeait les notes de l'assemblée, les expéditions de documents, classait les pièces reçues, transcrivait sur les registres la minute des lettres expédiées, etc. (38). Ressuscité après sa suppression sur l'ordre du pouvoir central ombrageux, le droit prit le nom « petites avaries » (voir p. 216).

A partir de 1764 le Consulat, à la suite de la fermeture de la Bourse par vétusté, siégea dans un appartement de l'Hôtel de Villestreux, vis-à-vis de la Petite-Hollande où la Révolution vint surprendre le tribunal.

(36) Arch. mun. Nantes. Registres de la paroisse Saint-Nicolas.

(37) Cf. L. Vignols (Vigneu) *op. cit.*, p. 48 et sqq.

(38) L. Maître (Introduction Inventaire), *op. cit.*, p. vi.

B) *Le Conseil du Commerce* (39)

Les diverses tentatives faites depuis Henri IV jusqu'à la fin du XVII^e siècle pour instituer un organe représentant le commerce directement auprès du roi n'avaient pas abouti ; depuis 1683 au moins les commerçants nantais réclamaient un député permanent à Paris, quand en 1700 Chamillart se décida à faire rendre un édit établissant un Conseil du Commerce. En dehors des six membres nommés par le roi, douze marchands le composaient. Le député de Nantes siégea à côté des deux députés de Paris, du représentant de Rouen, de Bordeaux, de Marseille, de Lyon, de La Rochelle, de St-Malo, de Lille, de Bayonne et de Dunkerque. Qu'il s'appelât Des Caseaux (ou Des Cazeaux), Laurencin, Pion, etc., il fut toujours particulièrement actif et d'ordinaire très clairvoyant dans les multiples mémoires d'ordre général ou purement local qu'il rédigea.

La venue du député à Nantes provoquait habituellement la réunion du *Général du Commerce* où les questions intéressantes étaient discutées en accord avec le député. Celui-ci était chargé, à son retour à Paris, de présenter au Conseil du Commerce, un mémoire du Général. Mais quand l'affaire pressait, les Nantais rédigeaient immédiatement un mémoire et l'adressaient à leur député. Le remarquable mémoire de Des Caseaux sur la situation du commerce, de 1700, les nombreux mémoires dont la Compagnie des Indes fut l'objet, particulièrement en 1702 pour la liberté de la navigation (Des Cazeaux), en 1714 (Pion) pour le remplacement de la Compagnie par des Nantais en sont une preuve éclatante, rendue plus manifeste encore par les procès-verbaux du Conseil du Commerce (40).

(39) Arch. mun. Nantes, HH 56 et cf. Bonnassieux, *Les procès-verbaux du Conseil de Commerce et du Bureau du Commerce (1700-1791)*, Introduction et procès-verbaux.

(40) Arch. Ch. de Com., C 751 in H. Sée, *L'activité commerciale de la Hollande à la fin du XVII^e siècle*. (Rev. hist. écon. n° 1 de 1926). La plupart des mémoires se trouvent aux Arch. Ch. de Com., C 694, 877 à 887, etc... Le premier mémoire cité a été

§ 4. — JURIDICTIONS DIVERSES

A côté des différents organismes administratifs que nous venons d'étudier, le port de Nantes sous l'Ancien Régime a subi l'influence d'un certain nombre de juridictions qui, en raison de la confusion des pouvoirs, jouèrent pratiquement un certain rôle de direction. En tête de ces juridictions et les dominant toutes par son importance se trouvait le Parlement de Bretagne.

A) *Le Parlement de Bretagne* (41)

Bien qu'organisme principalement judiciaire, le Parlement, comme les Etats, participa à l'administration commerciale de Nantes de différentes manières au point de vue juridique : par l'enregistrement des édits, lettres-patentes, etc., du roi, par le jugement des contestations s'élevant entre particuliers et le négoce nantais, voire même par la réglementation de certains faits ou droits. Dans sa première mission, le Parlement, qui siégeait à Rennes, montra souvent un mauvais vouloir nuisible la plupart du temps au commerce. A titre d'exemples typiques on peut citer la lenteur mise en 1564 à enregistrer l'édit de création des juges consulaires, le refus d'enregistrer en 1620 les édits créant la Compagnie du Morbihan, les résistances à l'édit de création de la Société de la Bourse Commune, les difficultés sourdes suscitées au projet de Chambre de Commerce à Nantes, en 1701, etc.

publié dans Boislisle, *Correspondance des Contrôleurs généraux*, II p. 483-499. — Germain-Martin, *La Grande Industrie sous le règne de Louis XIV (plus particulièrement de 1600 à 1715)* a reproduit p. 379-391 un résumé du mémoire d'après Arch. Nat. G. 7, 1685. — Gabory, *op cit.* p. 262-265 a nettement dégagé les principales indications fournies par ce mémoire de Dés Cazeaux

(41) Se reporter aux différentes parties traitant en détail les renseignements indiqués ici et Cf. L. Maître (Introduction Inventaire), *op. cit.*, p. III et sqq. Les études sur le Parlement de Bretagne sont tellement nombreuses que nous ne saurions indiquer même les principales d'entre elles.

En agissant ainsi, le Parlement fut plutôt l'esclave de l'égoïsme de ses membres et des préjugés de caste mêlés d'intérêts froissés. Du reste, l'opposition parlementaire connut d'autres domaines, notamment en matière fiscale, comme ce fut le cas en 1628 pour de nouveaux droits sur l'eau-de-vie (42), résistance opiniâtre contre laquelle plusieurs arrêts du Conseil durent intervenir.

Lorsque les étrangers, Portugais et surtout Hollandais furent l'objet de vexations de la part des Nantais, ces premiers eurent recours au Parlement qui, impartialement, leur donna presque toujours satisfaction en se basant sur les privilèges dont les étrangers jouissaient en vertu d'actes royaux. Seuls les Irlandais paraissaient avoir été en butte à l'hostilité du Parlement. Celui-ci statuait sur des contestations entre le négoce et les Fermiers des droits de la Prévôté ou des Octrois de Nantes en donnant souvent raison par principe au premier contre les seconds. Il était aussi le juge d'appel des affaires commerciales au-dessus de 500 livres tournois, le juge d'appel des décisions rendues par le Présidial en matière de péage (voir p. 205). Quant aux arrêts de règlement concernant le commerce de Nantes ils furent rares, mais le Parlement avait dans ses attributions l'homologation des règlements édictés par la Ville, l'Amirauté, etc. et à ce titre exerçait une certaine influence.

B) *Chambre des Comptes de Bretagne* (43)

Installée définitivement à Nantes en 1500 par la reine Anne, la Chambre des Comptes de Bretagne, qui datait du xv^e siècle et fut confirmée en 1563, avait dans ses attributions, comme les autres Chambres des Comptes, l'examen en dernier ressort de tout ce qui concernait l'administration des finances et la conservation du domaine du roi

(42) Arch. Ille-et-Vilaine, C 3258.

(43) Cf. H. de Fourmont, *La Chambre des Comptes de Bretagne*.

dans la province. Aussi, à ces titres, ne paraît-elle pas avoir joué un rôle notable dans l'administration commerciale. Tout au plus trouve-t-on la place de la Chambre des Comptes en matière de péages, de droits fiscaux et d'état des personnes. Elle recevait les déclarations des propriétaires et les enregistrait, s'opposant parfois avec énergie aux décisions royales dans les questions fiscales, comme en 1628 voir *supra* p. 107), s'occupait des vérifications de naturalisation et de noblesse. A ce dernier titre, elle fut en rapport particulièrement avec les membres des colonies étrangères.

c) *L'Amirauté* (44)

L'Amirauté de Nantes, dont le siège fut créé en 1555, constituait, au point de vue judiciaire, le pendant du Consulat. A elle, en effet, étaient dévolues, comme nous avons eu l'occasion de le voir, les affaires se rattachant aux événements de mer et aux affaires maritimes y compris les matières civiles et criminelles « le long de la rivière de Loire jusqu'au lieu où le flux et le reflux de la mer se fait sentir » (45). Mais son rôle n'était pas purement judiciaire. L'Amirauté remplissait en effet des fonctions administratives assez importantes en matière de navigation. Elle visitait les bâtiments entrants ou sortants (voir *infra*, p. 214), « distribuait les congés de l'Amiral de France » ou brieux, dont nous reparlerons, les passeports, édictait des règlements (souvent inspirés de règlements supérieurs), par exemple sur la jauge des navires comme en 1726, sur l'obligation de prendre des congés (1722, 1723), sur le montant des droits à percevoir par le maître de quai (tarification vers 1741), sur les fonctions et les salaires des pilotes comme en 1686, 1689, 1737, 1741, 1754, contre le jet d'immondices (1761),

(44) Sur la plupart des fonctions de l'Amirauté, consulter Arch. mun. Nantes, EE 242, 245-246, 268-269 et Arch. Ch. de Com., C 666, 669, 674. — S. de la Nicollière-Teijero, *Marine nantaise au XVI^e siècle* (Ann. Bretagne, III, p. 470).

(45) Arch. Nat., G⁵ 41, cité in Gabory, *op. cit.*, p. 383.

recevait certaines déclarations prévues par des arrêts du Conseil (les péages maritimes (46) par exemple, inscrits au greffe en vertu de l'ordonnance de 1681 sur la marine), ou par ses propres règlements, les enregistrant très souvent en même temps que les décisions du Conseil, dressait des procès-verbaux aux contrevenants, surveillait les péages, en établissant la liste, rédigeait parfois des mémoires quand les autorités le lui demandaient ou même, semble-t-il, de sa propre volonté, pour défendre son point de vue dans une question. Inutile d'ajouter que l'Amirauté fut non seulement rivale du Consulat, mais encore en conflit au point de vue compétence surtout, avec les Fermiers généraux au sujet de la contrebande et du commerce prohibé, malgré un arrêt du 25 mai 1728. Et nous ne sommes guère moins certains que d'autres conflits ne se produisirent pas, en particulier à propos des droits que les officiers de l'Amirauté devaient percevoir en vertu des Règlements du Conseil royal des Finances du 28 mars 1673, du 20 octobre 1711, du 15 décembre 1714, du 27 mai 1725, etc. (47). Parmi les sentences représentant un certain intérêt rendues par le siège de l'Amirauté on peut citer, à titre d'exemple, l'autorisation d'un droit pour le nettoyage du port en 1776 (48). En vertu de l'édit de juin 1691, la juridiction de l'Amirauté comprenait (49) un conseiller lieutenant général civil et criminel, un conseiller lieutenant particulier, assesseur civil et criminel, et 4 conseillers, un procureur du roi, un avocat du roi, sans compter un greffier, un huissier visiteur et délesteur et un huissier-audiencier. Il y avait en outre un receveur des droits de l'amiral, quatre courtiers français, deux jaugeurs de vaisseaux, deux chirurgiens, un apothicaire et des officiers dont nous reparlerons bientôt.

(46) A. Gouaislin, *op. infra. cit.*, p. 71.

(47) Arch. Ch. de Com., C 662. — Arch. mun. Nantes, EE 245.

(48) Arch. Loire-Inf., C 166.

(49) Arch. Ch. de Com., C 662, et Expilly, *op. cit.*, p. 48.

D) *Juridictions de droit commun*

1) *Présidial* (50). — En dépit de l'intérêt que peut présenter l'étude du Présidial sous l'angle commercial, cette juridiction ne doit pas retenir beaucoup notre attention. Nous connaissons déjà les conflits dans lesquels le Présidial se trouva aux prises avec le Consulat. Si la compétence du Présidial, créé à Nantes en 1551, était d'une façon générale celle de droit commun en matière civile au-dessus d'un certain taux, celui-ci eut la connaissance des faillites et des banqueroutes jusqu'en 1715 puis, croyons-nous, après 1765 quand le Consulat en fut dépouillé. Aussi bien des fois le Présidial eut-il l'occasion de trancher des difficultés pendantes entre des négociants ou surtout des négociants et les Fermiers des droits de douanes ou d'octroi (51). Par là, le Présidial avait une faible action sur le commerce, auquel souvent il fut favorable, comme ce fut le cas en 1608 lors de la résistance aux nouveaux droits imposés par Henri IV, mais ses décisions furent cassées maintes fois par le Parlement ou le Conseil du roi. De temps à autre, les officiers du Présidial remplirent l'office d'enquêteurs à propos de certains abus ou de plaintes, témoin en 1670, où le procureur du Présidial de Nantes rédigea, à Paimbœuf, un procès-verbal d'enquête sur les négligences dans le délestage (52). Et les exemples variés de l'action judiciaire du Présidial à propos du commerce ne manquent pas.

2) *Siège de Police* (53). — Egalement en conflit,

(50) Sur le Présidial de Nantes, voir la belle étude de M. Perraud-Charmantier, *Le Sénéchal de Nantes dans ses rapports avec les Conseillers au Présidial (1551-1789)*. Contribution à l'histoire des juridictions nantaises, 1925.

(51) Se reporter à titre d'exemple aux Arch. Loire-Inf., C 295, à la Bibl. mun. Nantes, 211092, C 563 R (Arrêt du Conseil d'Etat intervenu après un jugement du Présidial.

(52) Arch. Loire-Inf., C 100.

(53) Cf. p. 119.

comme le Présidial, avec la juridiction consulaire à ses débuts, le siège de Police joua incontestablement, au point de vue commercial, un rôle moins grand que celui du Présidial. Sa juridiction se bornait, en effet, à la police, en faisant respecter les règlements par la punition des infractions ou des fauteurs de désordre, ce qui était sans doute une occasion de plus pour être en contact avec le commerce, comme nous le verrons à propos des portefaix, par exemple. Le siège rédigeait, croyons-nous, les règlements de police dont un certain nombre intéressa, nous l'avons vu ou le verrons, les négociants.

E) *Juridiction des Droits d'entrées et sorties
et autres Fermes-Unies*

D'ordre exclusivement fiscal, la « Juridiction royale des Droits d'entrée et sorties et autres Fermes-Unies de France au Département de Nantes », existant au ^{xvii}^e siècle, et sur l'origine et l'existence de laquelle les renseignements nous manquent, fut semble-t-il la même que la juridiction des Fermes et Traites mentionnée dans plusieurs documents du ^{xviii}^e siècle (54). Comme celle-ci son action se confondait avec celle de la perception des droits. Elle comprenait, vers 1767, un président, un lieutenant, un procureur du roi.

Section B. — ORGANES DE L'EXPLOITATION

Jusqu'à présent nous ne connaissons que les organes administratifs ou judiciaires qui dirigèrent le port de Nantes de la fin du ^{xv}^e siècle à la Révolution. Mais pour qu'un port remplisse son rôle il ne suffit pas qu'il possède des rouages publics dirigeant, encore faut-il que l'exploitation soit organisée et possède un personnel remplissant les diverses fonctions permettant pratiquement l'utilisation

(54) Bibl. mun. Nantes, 217.197, C 743. Ordonnance du 20 Mars 1694. — Arch Loire-Inf., C 295. — Expilly, *op. cit.*, p. 48.

du port par le commerce. Dans ce cadre figurèrent de nombreux offices et emplois d'une part, d'autre part, les Ponts-et-Chaussées chargés de l'entretien.

§ I. — OFFICES ET EMPLOIS

a) *Jaugeur-juré* (55). — De tous les offices ou emplois, le plus ancien paraît avoir été l'office de jaugeur-juré, dont la création remontait au duc Jean V. Si, très souvent, les renseignements manquent sur ce personnage, on sait, du moins, qu'au ^{xvii}^e siècle, vers 1656, le jaugeur-juré de la Ville, nommé Lerat, eut des difficultés avec des Hollandais à cause de la jauge de leurs barriques (cf. p. 147). Il est probable qu'au ^{xviii}^e siècle, le jaugeur-juré persista jusqu'à la Révolution et on ne doit pas, pensons-nous, le confondre avec l'ajusteur pour les poids et mesures signalé en 1768 par Expilly (56).

b) *Arrimeurs* (57). — Les arrimeurs constituèrent, vers 1560 au plus tard, une communauté, du moins les maîtres-arrimeurs qui eurent des statuts datant de 1586. Il est vraisemblable d'admettre, bien que les documents ne l'indiquent pas, que les maîtres-arrimeurs, dès le ^{xvi}^e siècle, commandaient à des arrimeurs dont la compétence consistait à mettre en place, dans les meilleures conditions au point de vue du volume et de la conservation, les objets chargés sur les navires. Un édit de mai 1710 créa en outre des offices de jurés-arrimeurs, au nombre de 12, dans les ports de la ville, c'est-à-dire sur divers quais ou cales. Les Nantais qui, s'ils n'employaient pas ces arrimeurs, n'avaient le droit à aucune indemnité de bris, etc.,

(55) Cf. *supra*, p. 39 et Mathorez (Hollandais), *op. cit.* p. 16-18. *op. cit.* p.

(56) Expilly, *op. cit.*, p. 51.

(57) Arch. mun. Nantes, EE 239-240, 269. — Arch. Ch. de Com., C. 666. — Gaston Martin, *Nantes et la Compagnie des Indes (1664-1769)*, (*Rev. d'Hist. écon. et sociale* 1925-26), tirée à part p. 83. — Gaston Martin, (Mellier), *op. cit.* p. 279. — Bonnassieux, *op. cit.* p. 228 b, 251 a-b, 252 b.

se plaignirent du monopole des arrimeurs à cause des abus qu'il engendra, aussi un arrêt du Conseil du 3 février 1737 supprima-t-il la communauté (en 1725, il n'y avait plus que 4 maîtres-arrimeurs). Il fut permis de prendre toutes sortes de sujets capables de remplir ces fonctions. Toutefois la fonction d'arrimeur ne disparut pas et nous savons que ces employés percevaient des droits, car en 1778 nous les voyons solliciter du Parlement la tarification de leurs services par catégories de marchandises.

c) *Lesteur-délesteur* (58). — Au milieu du xvi^e siècle au plus tard, le port de Nantes fut doté d'un office de délesteur et les archives nous apprennent que ce fut un maître-arrimeur que la Ville, en 1562, promut à cet emploi, car la Ville ne cessa de nommer à cet office pendant le xvii^e siècle jusqu'à ce que le lestage et le délestage eussent été affermés par l'Hôpital général de Nantes à la fin du siècle, en 1694 exactement. Alors l'office fut exploité en régie. Mais celui-ci ayant donné lieu à de nombreuses contestations, en 1693, le roi avait créé un office de visiteur-lesteur et délesteur des vaisseaux que nous avons rencontré parmi le personnel de l'Amirauté, à laquelle du reste était rattaché l'officier lesteur et délesteur dépendant de l'Hôpital général jusqu'en 1738. Le lestage et le délestage ne manquèrent pas de donner lieu à des abus, comme en 1721, vers 1730, 1739, 1788, etc... Il est vrai qu'on était embarrassé du lest que l'on chercha à utiliser pour remblayer des quais, etc..., la Ville louant même, en 1759, un emplacement à Paimbœuf pour y déposer le produit du délestage, mais maintes fois le lest, comme nous le verrons plus loin, fut jeté dans la « rivière », contribuant à l'ensablement du port. Et si les plaintes ne suffisaient pas à nous convaincre, on peut se reporter au fait suivant : à la fin du xix^e siècle, en construisant des égouts dans

(58) Arch. mun. Nantes, EE 239, 240, 269. — Arch. Ch. de Com., C. 597, 614, 674. — Arch. Loire-Inf., C 6. — Le renseignement sur les darses nous a été aimablement communiqué par feu M. l'ingénieur Primault.

les darses sises près de la Bourse, on a trouvé des gros galets de mer lancés par dessus bord.

Le délestage s'opérait au moyen de paniers circulaires, d'une hauteur de 14 pouces, ayant 18 pouces de diamètre à leur sommet et 15 à leur base. D'après de nombreuses quittances, un droit de lestage était acquitté par les usagers (cf. *infra*, p. 215).

d) *Pilotes* (59). — Pendant longtemps, le port de Nantes ne semble pas avoir eu un corps de pilotes reconnus officiellement. Des marins connaissant bien les accès de Nantes devaient servir de pilotes quand le capitaine du navire en avait besoin. Etablis à une date que nous ne saurions préciser, mais qui remonte au xvi^e siècle selon toute apparence, les pilotes lamaneurs de l'évêché de Nantes furent réglementés en 1686, en 1699, en 1737, en 1754, etc... par le siège de l'Amirauté qui fixa leurs fonctions et leur rétribution. Il y avait, en 1754 au moins, en dehors des 12 pilotes lamaneurs ou locmans du Croisic, des 10 de Bourgneuf, 48 pilotes à Saint-Nazaire et 60 de Paimbœuf à Nantes.

e) *Gabariers* (60). — Le trafic assez actif par gabarre, entre Paimbœuf et Nantes ou vice-versa, amena rapidement, au xvii^e siècle, des marins à se spécialiser dans ce genre de navigation. On en trouve la trace dès avant 1662, année où des indications nous sont fournies sur les salaires « pour conduite par eau des marchandises » et sur des poursuites criminelles pour vol et vente d'une partie des marchandises confiées à des gabariers. Ceux-ci furent-ils plus honnêtes par la suite ? Nous osons le croire sans en être certain, étant donné leurs violences (61) à l'intérieur de la Bourse en 1735 (12 août) de concert avec les mariniers et les portefaix, parce qu'un des leurs avait été expulsé du bâtiment alors qu'il n'aurait dû s'y

(59) Arch. mun. Nantes, EE 228, 245. — Arch. Ch. de Com., C 666.

(60) Arch. Ch. de Com., C 667. Cf. les gabares, p. 187.

(61) Mellinet, *op. cit.*, V, p. 3.

trouver. A ce moment les salaires des gabariers (62) étaient trop élevés au gré des négociants.

f) *Courtiers-interprètes* (63). — Institués en société sous le nom de « Société des courtiers-interprètes de la ville de Nantes en Bretagne » à la suite de l'ordonnance sur la Marine de 1681, les courtiers nantais, comme ceux de Bordeaux, de Marseille, du Havre, faisaient les déclarations d'entrée au bureau de Ville et à la Prévôté ; à la sortie, les déclarations fiscales exigées et acquittaient les droits d'après les chartes-parties des chargeurs. A cette attribution d'agents en douanes, ils joignaient celle de pilote traducteur, en accompagnant de Paimbœuf à Nantes les navires étrangers ou non qui le demandaient, ce qui suscita les protestations des courtiers émettant la prétention de conduire tous les navires, malgré un arrêt du Parlement. Après des résistances de la part des armateurs, que les arrêts de 1691, 1699, réduisirent au silence, les courtiers, au nombre de deux, furent bientôt quatre jusqu'en 1789. L'Amirauté, à laquelle Expilly les rattache, et qui fut la protectrice des courtiers-interprètes au cours de leur lutte contre les armateurs se passant de leur office, tarifa leurs services, en 1773, 1788 par exemple. En même temps qu'ils étaient consignataires, ils faisaient l'office de changeurs pour les opérations maritimes en maniant les devises étrangères nécessaires. Mais les courtiers, quoique la chose leur fut défendue, firent parfois des opérations pour leur compte au moyen de commis. Quant aux courtiers-interprètes de Paimbœuf et de Couëron, ils eurent une situation subalterne.

h) *Portefaix* (64). — Si les portefaix ne constituèrent jamais une corporation régulière, du moins formèrent-ils des sociétés qui firent parler d'elles à plusieurs reprises.

(62) Arch. Ch. de Com., C 614.

(63) Arch. Ch. de Com., C 667-668. — Gaston Martin, *Conflits entre courtiers et négociants nantais* (Hayem 10°), p. 205-219.

(64) Arch. mun. Nantes, FF 209, 210, 241, HH 248. — G. Martin (Mellier), *op. cit.*, p. 282-84.

Les portefaix du commerce, les uns portant le blé, les autres le vin, comprenaient la confrérie de « Notre-Dame de Bon Port », réunissant les portefaix de la Fosse, la société des portefaix de Chézine, celle de Chantenay, celles de Richebourg, du Port-Maillard, de la Poterne, du Port-au-Vin. La violence dont firent preuve quelquefois les portefaix, comme en 1735, en venant à la rescousse des gabarriers (voir *supra* p. 132) ne surprendra personne. D'après les règlements, en particulier du 15 février 1714, les portefaix, dont les salaires furent fixés, n'avaient pas le droit de se coaliser ni de posséder de maîtres. Cela n'empêcha pas la collision violente (sable dans les yeux, prises de corps) entre les portefaix de la Fosse alliés à ceux de Bignon-Lestard et du Marchix, avec les portefaix de Chézine et de Chantenay, en 1739, pour forcer ces derniers à entrer dans leur congrégation. Une autre fois les portefaix coulèrent pendant la nuit une gabare pleine de savon. L'ordonnance de police du 6 février 1743 eut beau supprimer la prétendue société et congrégation des portefaix de la Fosse, en 1755, les Juges-consuls se plaignirent d'attroupements de portefaix voulant, après le début du déchargement, fixer arbitrairement leur salaire et lutter à coups de poings contre les portefaix consentant à travailler au prix ordinaire. Plus tard (65)), à leur tour, vers 1786, les « ouvriers » du port, à Paimbœuf, se révolteront dans les moments où il sera question d'établir à Nantes un expert-juré au déchargement des marchandises.

Les portefaix de Chézine étaient, sans doute, ceux qui servaient à la manutention extérieure des marchandises de la Compagnie des Indes, au début du XVIII^e siècle et au transport des sels aux « Salorges », c'est-à-dire au déchargement des navires jusqu'à l'extérieur des Salorges. Quand Nantes posséda un entrepôt des cafés, soit à partir de 1736, il y eut des portefaix dits de l'entrepôt des cafés, dont la réglementation et les tarifs nous sont connus.

(65) Arch. Ch. de Com., C 625-626.

i) *Maître de quai* (66). — Un des derniers offices institué dans le port de Nantes fut assurément celui de maître de quai ou capitaine de port. Durant quelques années, la création de cet emploi fut réclamée, après avoir suscité de nombreuses résistances. Enfin, le 24 août 1741, le duc de Penthièvre établit un « maître de quai au port et havre de Nantes », avec mission d'assigner les lieux de mouillage aux navires, de faire ranger et amarrer gabares ou vaisseaux, de visiter la « rivière », enfin d'obliger les pilotes à aller au-devant des navires. Les droits perçus par le maître de quai furent tarifés par l'Amirauté dont celui-ci dépendait.

§ 2. — PONTS-ET-CHAUSSEES (67)

Bien que la Bretagne fût un pays d'Etat, celle-ci posséda son corps des Ponts-et-Chaussées dès la création de cette administration en France, c'est-à-dire vers 1740. Une vingtaine d'années après il se composait d'un ingénieur en chef de la province, résidant à Rennes et par conséquent moins mêlé au port de Nantes que l'ingénieur en chef du comté nantais. Celui-ci avait sous ses ordres deux ingénieurs en second. Grâce à ces trois ingénieurs furent assurés les inspections et les travaux nécessaires en Loire que nous verrons plus loin. Et la subordination des Ponts-et-Chaussées de Bretagne à ceux de France ne fut-elle pas affirmée, quand, par exemple, l'ingénieur Perronnet, l'organisateur de cette administration, vint à Nantes visiter les travaux de Magin ? L'étude des voies d'accès de Nantes, à partir du milieu du XVIII^e siècle, nous révélera la nature et l'importance des services rendus par les Ponts-et-Chaussées au port de Nantes.

(66) Arch. mun. Nantes, EE 241, 269. — Arch. Ch. de Com., C 586. — Expilly, *op. cit.*, p. 48.

(67) Dezobry et Bachelet, *Dictionnaire général de Biographie et d'Histoire*, 8^e édit., t. II, p. 2171. — Expilly, *op. cit.*, p. 48.

CHAPITRE II

Groupements commerciaux

Section A. — ASSOCIATIONS

§ 1. — COMMUNAUTÉ DES MARCHANDS FRÉQUENTANT (1)

La Communauté des Marchands Fréquentant qui, jusqu'à la fin du xv^e siècle, n'avait guère laissé de traces particulières à Nantes, bénéficia sans conteste de l'uniformisation de la souveraineté sur le cours entier de la Loire à partir de 1491. Vers 1494, en effet, elle était en pleine prospérité si l'on en juge par le nombre des délégués à l'assemblée d'Orléans. Au xvi^e siècle, elle agit vigoureusement contre les péages et obtint leur suppression ou leur réglementation, ainsi que nous le verrons bientôt. L'organisation administrative décrite plus haut (cf. p. 44) se perfectionna au cours du siècle. Nantes, comme les autres villes dont le nombre était restreint à 22, Ancenis étant supprimé, n'eut plus le droit qu'à deux délégués à l'Assemblée d'Orléans. Ces délégués furent obligatoirement procureurs de la Communauté à Nantes, mais les quatre délégués d'Orléans, qui avait un régime privilégié, continuèrent pratiquement à composer le Conseil. Assez rapidement les Marchands de Nantes et d'Angers, les premiers en 1545-46, les seconds dès 1540, furent temporairement en conflit avec la Communauté au sujet du droit de boîte (voir p. 213), aussi en profitèrent-ils pour réclamer au Parlement et obtenir la faculté de révoquer les délégués-procureurs à la fin de leur mandat. Malgré

(1) Cf. Mantellier, *op. cit.*, p. 174, 222-236, 357-381.

cette mesure, Nantes resta en bonnes relations avec la Communauté car, la même année 1546, la Ville de Nantes sollicita et reçut une subvention pour la construction d'un « quail et pilori » au Port-Maillard (2) (cf. *infra*, p. 173). L'activité du procureur nantais des Marchands Fréquentant se manifesta à plusieurs reprises, notamment en 1569, lorsqu'il se plaignit de l'encombrement des quais du Port-Maillard et fit rendre à ce sujet une ordonnance de police (3). Bientôt, en dépit des protestations de Nantes et d'autres villes, le nombre de délégués à l'Assemblée fut réduit de 2 à 1 pour diminuer les frais (4). Le budget de la Communauté fut contrôlé plus que jamais par le pouvoir royal prenant ombrage de la levée des 3 droits de boîte par celle-ci qui en eut quelque temps 6, à la fin du xvr^e siècle.

Le droit de surveillance accordé en 1583 au Maître des Eaux et Forêts sur les rivières, la nomination en 1584 d'un intendant des Turcies et levées de la Loire (hors de Bretagne), la création du Grand-voyer de France en 1599 marquèrent le début de la décadence pour la Communauté, qui continua cependant à présider aux intérêts du commerce et de la navigation de la Loire en établissant de nouvelles boîtes, en défendant ses membres contre les différents pouvoirs, en assurant la navigabilité comme par le passé jusqu'à ce que Colbert eût chargé les architectes des bâtiments du roi, Poitevin et Mathieu (de 1682 à 1735, puis Regemorte seul) de la visite et ensuite du balisage de la Loire depuis Roanne jusqu'à Nantes, au grand détriment de la navigation. Colbert avait dépossédé aussi la Communauté de la libre disposition des deniers provenant des boîtes, en 1678, au profit de l'intendant d'Orléans. En 1682, fut temporairement retiré aux Marchands Fréquentant, dont l'Assemblée ne constituait plus qu'un

(2) Arch. mun. Nantes, HH 47. Requête des maires et échevins à l'Assemblée...

(3) *Idem*. Ordonnance de police du 20 mai 1569.

(4) Arch. mun. Nantes, HH 47. Délibération de la Communauté.

comité consultatif auprès de l'intendant statuant désormais sur les travaux, le privilège d'être jugé par le Parlement.

L'année 1700 marqua l'indépendance de Nantes vis-à-vis de la Communauté. Par arrêt du Conseil rendu le 23 novembre à la requête des Etats de Bretagne, les marchands de Nantes et « autres lieux de la Bretagne » n'eurent plus à payer le droit de boîte, mais durent « faire nettoyer la rivière de Loire dans l'étendue de la province » (cf. *infra*, p. 213). Tout lien financier entre Nantes et la Communauté était rompu, cependant Nantes fit encore partie de celle-ci ; ses délégués, faute de réunion commune à Orléans, persistèrent en qualité de procureurs de la Communauté dans leur rôle de surveillance. La création d'un service de coches d'eau entre Orléans et Nantes en 1736 fut l'occasion pour la Communauté de protester en plein accord avec les villes et les corporations intéressées parmi lesquelles figurait Nantes. Mais le Communauté, qui n'était plus responsable, nous l'avons vu, du balisage, fut, sous prétexte de négligence dans ce service incombant aux « levées et turcies », supprimée en même temps que celles-ci par un édit de décembre 1772 au profit des Ponts-et-Chaussées.

Ainsi finit la Communauté des Marchands Fréquentant dont les Nantais avaient cherché à tirer le plus grand profit, tout en gardant, comme on a pu s'en rendre compte, une réelle indépendance qu'ils avaient manifesté à plusieurs reprises assez violemment.

Sur un plan peut-être inférieur à celui des Marchands Fréquentant pour le commerce de la France, mais plus élevé pour le commerce de Nantes, une autre association, la « Contratación » ou « Contractation », a joué un certain rôle du xvi^e au xviii^e siècles.

§ 2. — LA « CONTRACTATION »

Sorte de compagnie commerciale, d'association religieuse, confraternelle, ethnique, etc., entre commerçants

nantais et négociants espagnols, principalement de Bilbao, la « Contractation » tirait son origine et eut pour base le traité de commerce hispano-breton conclu, nous le savons, sous Jean V, en 1430.

Selon Mathorez (5), ce fut à l'époque du roi François I^{er} que s'ébaucha la « Contractation », après des vicissitudes subies par la colonie espagnole dont nous reparlerons plus loin. Les commençants de Bilbao, « pour profiter exclusivement des avantages dont jouissaient à Nantes les trafiquants de la nation d'Espagne », c'est-à-dire une exonération partielle du droit de la Prévôté sur les laines (6), et d'autres faveurs, concédèrent aux Nantais de participer aux délibérations de leur « Consulado » (7), reconnu par ordonnance de 1511 et remontant à la « universidad de mercaderes y maestres de navios » (assemblée de marchands et de capitaines de navires) existant en 1489. Comme les Bilbains jouissaient d'exemptions de droits à Séville, Malaga, aux Canaries, le commerce nantais avait intérêt à commercer avec Bilbao quelle que fût la destination finale des marchandises. Ces avantages économiques réciproques, en provoquant une alliance tacite entre Nantes et Bilbao, amenèrent la création à Nantes d'une association groupant des armateurs français et des courtiers espagnols. Sous le nom de « Compañia de los Señores del Salvo Conducto » (8), les membres de la « Contrac-

(5) Sauf indications contraires se reporter pour l'ensemble de la « Contractation » à Mathorez, (Espagnols), *op. cit.*, p. 41-46, et surtout aux Arch. mun. Nantes, HH 188-195.

(6) Arch. Ch. de Com., C 697, 699.

(7) Cf. *Archivo del Consulado de Bilbao (Privilegios del Consulado)* que nous avons pu explorer seulement d'une façon très rapide au cours d'un passage à Bilbao en compagnie de l'archiviste que nous tenons à remercier ici de son extrême amabilité et au bel ouvrage auquel (Guiard y Larrauri, *op. cit.*, I, p. 6-7), nous empruntons ce renseignement sur l'origine du Consulat de Bilbao et d'autres détails ultérieurs que nous sommes obligé de limiter pour rester dans le cadre de notre sujet.

(8) Arch. mun. Nantes, HH 190-192. Cf. pour le tonnage des navires, *infra*, p. 186.

tation », par l'intermédiaire du consul placé à la tête de l'association affrêtèrent en commun des navires jusqu'en 1733. C'était en effet le consul de la nation d'Espagne qui délivrait au capitaine du navire le « padrón » ou « escritura de flete » (acte de fret) et les renseignements commerciaux à remettre aux « fiel » et consuls de Bilbao, tandis que ceux-ci donnaient aux navires nantais leurs « cartas y despachos de afletamiento » (lettres et expéditions d'affrètement), sans compter les renseignements commerciaux destinés au consul de Nantes (9). Il convient de signaler en passant que Nantes ne fut pas le seul port à jouir des avantages que lui procurait sa « Contratación ». Outre celle de Bruges que nous avons déjà rencontrée, il existait, aux ^{xvi}^e et ^{xvii}^e siècles une alliance commerciale entre Bilbao et La Rochelle, Bilbao et Bayonne, Rouen, semble-t-il, etc., mais Nantes eut toujours la première place dans le trafic de la capitale de la Biscaye. En dehors des droits de la « Prebostad » (douanes de 2 % sur les comestibles et combustibles venant par navires étrangers) analogues à ceux de la Prévôté de Nantes, la « Casa de Contractación » de Bilbao avait accordé des diminutions d'« averias » ou « dineros de nación » (droits de sortie sur les marchandises) enregistrés sur des registres spéciaux qui existent encore même pour les « averias extraordinaires ». Enfin, notons qu'au ^{xvi}^e siècle on formait chaque année, à Bilbao, deux flottes, l'une pour les Flandres, l'autre faisant un détour à La Rochelle et Nantes;

(9) *L'Archivo del Consulado de Bilbao, Libros o cuentas de averias (passim)* renferme de nombreux exemplaires de « padrones » de Nantes, rédigés entièrement en espagnol, avec l'indication du tonnage, du capitaine, du nombre de marins, de la cargaison, les « averias » à faire payer par les marchandises à l'arrivée à Bilbao et le remboursement de certaines dépenses faites à Nantes. Le « padrón » était daté et signé par le consul de Nantes. Guiard y Larrauri, *op. cit.*, I, p. 115, 373-375, 377-378, etc., fournit quelques renseignements à cet égard et, p. 116-118, 379-384, etc., indique les navires nantais entrés à Bilbao ou les navires bilbains partis pour Nantes en 1570-71, 1607 à 1625, 1651-1654.

elles étaient préparées pendant les mois de juillet, août, septembre (10).

La « Contractation » de Nantes, encore mal connue aujourd'hui, ne fonctionna pas sans difficultés, au milieu du xvi^e siècle principalement. Vers 1560, ce furent les commerçants nantais non affiliés à l'association qui se plaignirent vainement de favoritisme dans l'affrètement des navires par le consul d'Espagne, dénommé souvent facteur général. Puis, à partir de 1566, les Nantais subirent des vexations à Bilbao sous la forme de manifestes, de déclarations obligatoires, d'emprisonnement parfois. Ils avaient peut-être été déjà victimes des vexations de « Portugaleta », situé à l'entrée de la « ria » (rivière) de Bilbao et en conflit jusqu'en 1573 avec ce dernier port. En dépit de ces obstacles (11), au sujet desquels le Maire et les échevins de Nantes se plaignirent au roi en 1576 et écrivirent en 1578 à l'« alcade » de Bilbao (12), la « Contractation » prospéra. Son organisation était en quelque sorte corporative : à la tête un bureau composé d'un consul, d'un trésorier et d'administrateurs élus parmi les membres de la colonie espagnole, au cours de la réunion annuelle tenue le 31 décembre au couvent des Cordeliers où la confrérie possédait l'usage exclusif de la chapelle de « Notre-Dame d'Espagne » (13). A cette réunion était voté également le

(10) Sur tous ces points cf. Guiard y Larrauri, *op. cit.*, I, p. 84-101, 113-114, 338-343, 385 et sqq. Les registres d'« averias » dont nous avons feuilleté un certain nombre à l'Archivo de Bilbao ont été signalés en même temps que les « cuentas de Prebostad » et d'autres documents ou renseignements, par Mousset, *Les Archives du Consulat de la Mer à Bilbao*, p. 8-10 et *passim*.

(11) Cf. les détails dans Guiard y Larrauri, *op. cit.*, I, p. 26-33, 61-67, etc.

(12) Le Beuf, *op. cit.*, p. 48 et 50.

(13) Sur le séjour de la « Contractation » aux Cordeliers, consulter en dehors de Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, abbé Brault, *Le Couvent des Cordeliers de Nantes, Etude historique, 1250 environ à 1791*, dans *Bull. Soc. Archéol. Nantes*, 1925, p. 181-182, 184-185. — Paul Jeulin, *L'ancien couvent des Cordeliers de Nantes de 1791 à 1925 (étude archéologique)*, in *idem*, p. 193 (plan), 208-

budget de l'association comprenant en recettes les droits d'entrée dans l'association, les cotisations des membres, les amendes pour violation des règlements, les taxes spéciales sur les marchandises (cf. *infra*, p. 217), les revenus de la fortune sociale (armement colonial vers 1716, etc.); en dépenses, les frais de chargement des navires, de procès, les dons à effectuer aux Cordeliers et les impenses occasionnées par les cérémonies diverses. Parmi les procès commerciaux d'intérêt commun soutenus par la « Contractation » on peut signaler un procès en 1621 devant le Conseil d'Etat à propos de l'application abusive de la pancarte de la Traite domaniale (1537) aux laines d'Espagne, un procès analogue en 1669 au sujet des laines et savons d'Espagne, etc. L'association souvent aussi émit des vœux importants pour le commerce, tels que celui de 1635 sur la liberté du commerce, etc. Cependant le commerce, à notre sens, n'était pas son seul but. Elle prenait part en corps à des manifestations religieuses dans l'église précitée des Cordeliers, entretenait entre ses membres espagnols et nantais des relations intellectuelles dues à la communauté de race et qui expliquent le succès de la « Contractation », que les Hollandais établis à Nantes ne purent jamais imiter en dépit de leur importance supérieure à celle des Espagnols, au xvii^e siècle.

Mais, à la suite d'une évolution économique, la fin de l'association approchait. En 1717 les statuts de l'association, jusque-là immuables, furent remaniés en limitant le nombre des associés à 90 négociants domiciliés à la Fosse en modifiant certaines règles de détail. Puis, en raison de nombreuses démissions, le 26 janvier 1733 la « Contractation » se dissolut. Elle avait duré plus de deux siècles et avait rendu de grands services aux négociants espagnols de Nantes comme aux Nantais membres de l'association, jaloués par leurs concitoyens restés en dehors du grou-

211, 213-214, et *Le couvent des Cordeliers de Nantes vers 1785* (Mém. Soc. d'Hist. et d'Archéol. de Bretagne, 1927, 2^e partie, p. 251-253).

pement. Si en elle s'était incarnée l'activité commerciale de la colonie espagnole de Nantes et si elle avait permis à celle-ci d'entretenir des relations d'affaires avec les autres colonies espagnoles en Europe, voire hors d'Europe, elle n'avait point absorbé totalement cette activité comme l'étude propre de la colonie espagnole va nous permettre de le constater.

Section B. — COLONIES ÉTRANGÈRES

§ 1. — COLONIE ESPAGNOLE (14)

La première tâche de Charles VIII fut de favoriser le rétablissement de la colonie espagnole de Nantes, émigrée, nous l'avons vu, à La Rochelle (15). Dans ce but il accorda aux Nantais, en 1493, des lettres-patentes autorisant le retour à Nantes de la « Bourse et estappe d'Espagne ». Mais les Espagnols revenus aussitôt ne furent pas nombreux, car en 1494 le roi fut obligé d'accorder à Nantes la foire dite de l'Apparition en dédommagement de la perte subie par l'absence des Espagnols que les guerres d'Italie éloignèrent jusqu'à l'ordonnance de Louis XII rendant aux Espagnols leurs privilèges (cf. *supra* p. 103). Alors, assez rapidement sans doute, les Espagnols reformèrent à Nantes une colonie importante, si on en juge par la création de la « Contractation » sus-mentionnée. En tous les cas, ce fut à la fin du xvr^e siècle que la colonie atteignit son apogée malgré une assimilation par des naturalisations soulevant les protestations des Nantais vers 1565, en 1576 et des Etats de Bretagne en 1578. Les marchands espagnols de la Fosse se livrèrent à la commission, à l'armement et à l'exportation (cf. *supra*, la « Contractation »), à la banque et au change, parfois à l'affermage

(14) Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p. 13-37 et 47-53.

(15) Le choix de cette ville par les Espagnols de Nantes n'est pas surprenant, étant donné les rapports de La Rochelle avec Bilbao (cf. *supra* p. 141).

des impôts. Ainsi détenaient-ils la majeure partie du commerce nantais, en particulier le trafic avec leur pays et avec le Portugal (16) (jusque vers 1580 seulement pour ce pays). Des familles comme les Ruiz, avec le célèbre André Ruiz (voir p. 104 et 114), les d'Aranda, les d'Espinose, les Harrouys, etc., ont joué un grand rôle dans la cité à laquelle ils ont fourni des maires ou des officiers et ont possédé des domaines dans la région nantaise.

A la période de la Ligue, favorable aux Espagnols en dépit des pillages par les marins de Philippe II, succédèrent une période de suspension de la traite avec l'Espagne, de 1598 à 1602 et ensuite une période de déclin assez marqué, qui se manifesta par des difficultés, principalement du côté de l'Espagne. Aussi, au XVII^e siècle les grandes maisons fondées à Nantes par les Espagnols établis sous François I^{er} subsistèrent-elles seules, les nouveaux venus ne pouvant résister aussi efficacement contre la concurrence des autres colonies étrangères. Puis, au XVIII^e siècle, en présence de l'activité des Nantais, devenus entrepreneurs principalement à partir de 1730, les Espagnols furent obligés, progressivement, de se retirer. En dépit de ce fait les Espagnols eurent un consul (17) nommé par le roi d'Espagne et qui existait encore vers 1760. L'évolution économique du port émietta de la sorte la colonie espagnole de Nantes qui, au XVI^e siècle surtout et même au XVII^e siècle, avait prospéré grâce aux circonstances favorisant les entreprises de ses membres.

§ 2. — COLONIE HOLLANDAISE (18)

Malgré des avantages antérieurs, en particulier la

(16) Cf. *infra* : Colonie portugaise, p. 149.

(17) Expilly, *op. cit.*, p. 48.

(18) En dehors de Mathorez, *Notes sur la Colonie hollandaise de Nantes (Revue du Nord*, février 1913), voir sur l'ensemble de la question le même auteur in *Les Etrangers en France*, *op. cit.*, II, p. 177 à 321 (*passim*). — Henri Sée, *Le commerce des Hollandais pendant la minorité de Louis XIV (Tijdschrift voor geschiedenis*, juillet 1926, p. 247 à 260 [en français]).

franchise à la foire de l'Apparition en 1494, les Hollandais ne constituèrent pas de colonie à Nantes avant le xvi^e siècle. Mais ils prirent rapidement une telle part aux affaires nantaises et avec tant de succès que les Nantais, au lieu d'imiter leurs concurrents, s'adressèrent au roi pour que celui-ci limitât par des ordonnances, dès le milieu du xvi^e siècle, les droits des Hollandais comme en 1598 (droit exclusif d'achat et de vente des produits français par les Nantais, renouvelé sous Louis XIII et Louis XIV). Cependant, malgré les lettres-patentes concédant ces privilèges de style, la domination commerciale des Hollandais, succédant à celle des Espagnols, s'implanta à Nantes grâce à la pacification religieuse due à l'Edit de Nantes et à la protection du Parlement qui, en 1603 par exemple, à la requête des Hollandais, condamna au nom de la liberté du commerce, les « vinotiers » nantais monopoleurs. Les Hollandais se livraient au commerce de commission et de courtage en ayant des correspondants dans leur pays et principalement à l'étranger. Leur succès, ils le devaient à leur tactique commerciale consistant à accaparer le commerce par divers procédés. Ils formaient de grandes sociétés maritimes pour monopoliser le trafic en employant presque exclusivement des compatriotes comme facteurs, commissionnaires, tonneliers, cabaretiers, hôteliers. Ils se réunissaient deux ou trois fois par semaine sur la « Hollande » (place de la Bourse actuelle) où ils se concertaient entre eux. C'était un office de renseignement qui permettait d'avancer ou de retarder les arrivages et les départs pour faire varier les prix à leur avantage. Ils réglaient mal leurs comptes et étaient durs en affaires, payant mal les artisans locaux, en faveur desquels les juges-consuls furent obligés d'intervenir. Leur flotte de navires appropriés au tirant d'eau de la Loire et leurs équipages réduits au nombre indispensable de marins se contentant de deux repas au lieu de quatre et d'une nourriture grossière, profitaient de l'insuffisance des navires marchands nantais. Dans ces conditions, ces derniers, rencontrant en Hollande des entraves multiples, ne pouvaient manquer de se plain-

dre et de chercher constamment querelle aux Hollandais qui, bientôt attaqués par le pouvoir central, se défendirent admirablement. La plupart des griefs ci-dessus formulés dans le livre intitulé le « Commerce honorable » (19) eurent pour résultat de faire fléchir temporairement le commerce des Hollandais (20). Parmi les autres moyens auxquels recoururent les Nantais citons l'emploi exclusif de barriques nantaises sous la surveillance du jaugeur-juré de Ville, Lerat, en vertu du règlement de Ville du 12 août 1656, alors que les Hollandais employaient des barriques « façon d'Allemagne » de grande dimension. Le conflit, porté par les Hollandais devant le Parlement, deux mois après, fut tranché en leur faveur sans que les Nantais se tinssent pour vaincus. Ni la taxe de 50 sous par tonneau de Fouquet, ni les tarifs de 1664 et 1667 (cf. *infra*, p. 197) ne parvinrent à influencer sensiblement le négoce fait par la colonie hollandaise de Nantes (21). C'est pourquoi un certain nombre de Nantais, comprenant leurs propres intérêts, se rapprochèrent des Hollandais à partir de 1671 en s'entendant avec eux. Ce furent la fraude sur les sucres bruts vendus à des Hollandais qui les rapportaient raffinés (Colbert dûnt interdire la délivrance de passeports à Nantes pour les « Isles »), la commande en Hollande de navires destinés à l'Amérique, l'envoi d'enfants en Hollande ou leur embarquement sur des navires hollandais pour apprendre la langue et le négoce. De leur côté les Hollandais, qui avaient un port presque attiré à la grève du Dos-d'Ane, près de Pont-Rousseau (22), se faisaient naturaliser pour bénéficier des droits inférieurs de sorties, entreprenaient la navigation sous pavillon français, etc...

Vers 1680 la colonie hollandaise atteignit son apogée commerciale. Il fallut la guerre de Hollande pour amoin-

(19) Jean Eon, *Le Commerce honorable*, *op. cit.*, édition de 1646.

(20) Arch. mun. Nantes, CC 390, diminution du nombre des navires hollandais d'après une requête du fermier des droits.

(21) Arch. mun. Nantes, FF 141-143.

(22) Gaston Martin (Mellier), *op. cit.*, p. 12.

drir cette prospérité, et la révocation de l'Edit de Nantes (1685) pour l'ébranler fortement. Une partie seulement de la colonie hollandaise était protestante et parvint presque complètement à quitter Nantes en dépit des mesures de surveillance en mer prises par l'intendant de la marine des Gastines, en dépit d'un certain nombre d'arrestations opérées au large et à terre, en dépit de dragonnades, etc. Les Hollandais catholiques étaient restés. Ils eurent à souffrir, non seulement de l'embargo mis sur leurs navires en 1687-88, à titre de représaille du règlement du port d'Amsterdam, mais encore de la réquisition de 13 navires bientôt vendus, au début de la guerre qui supprima momentanément leur commerce, repris à la paix de Ryswick.

Au début du XVIII^e siècle, ces Hollandais catholiques servirent de noyau à une nouvelle colonie composée aussi d'autres Hollandais revenus à la suite du marasme des affaires. Mais si les rapports de la colonie avec le négoce nantais furent courtois sous Louis XV, cela tint à l'identité d'intérêts surtout économiques : fourniture de pacotilles aux Nantais pour la traite des Noirs, mariages, constructions navales en Hollande pour les armateurs de la Fosse, exportations de blé en Hollande en dépit des interdictions, fret inférieur des navires hollandais, courtage par un Hollandais à Lorient au sujet de la Compagne des Indes pour le compte de Nantais et courtage à Nantes sur les denrées coloniales en faveur de Hollandais, exportations d'eau-de-vie en fraude à l'aide de certificats à destination de Dunkerque. Mais le courant d'affaires ne fut plus aussi intense que jadis pour les Hollandais de la colonie nantaise. Aussi quelques-uns étaient-ils devenus industriels à Nantes, d'autres, comme Grout en 1753, s'étaient-ils préoccupés d'approfondir le port. En 1764, la vieille querelle du privilège du négoce français se réveilla un instant. Un arrêt du Conseil y mit fin. Petit à petit la colonie hollandaise fondit par assimilation ou par départ après fortune faite. La Révolution n'eut qu'à disperser les éléments subsistants de la colonie.

Telle fut l'existence de la colonie hollandaise, la plus

importante colonie que Nantes ait jamais connu et qui pendant plus de 250 ans joua un rôle considérable, principalement au xvii^e siècle, que l'on peut qualifier à Nantes, de siècle des Hollandais.

§ 3. — COLONIE PORTUGAISE (23)

Bien que les relations commerciales de Nantes avec le Portugal fussent anciennes (cf. p. 94), ce fut sous Henri II seulement qu'exista à Nantes une colonie portugaise, à l'état embryonnaire. Cela tint à deux causes. D'abord, jusqu'à cette époque les marchands espagnols de la Fosse s'étaient occupés du commerce portugais, l'acaparant pratiquement; d'autre part, vers 1550, la persécution des « marranes » par Philippe II amena en France, particulièrement à Nantes, des Portugais que des lettres-patentes de Henri II laissèrent commercer. Or, Nantes partageait avec Le Havre le monopole du commerce franco-portugais, nécessitant le groupement de marchandises exportées assez légères et de produits bretons ou de la région de la Loire. A partir de 1580 les Portugais, concurrençant les Espagnols, prirent l'avantage dans le commerce de leur propre pays. Ils se firent naturaliser, furent appuyés par Henri IV, débiteur de certains de leurs compatriotes, aussi ces derniers vinrent-ils à Nantes par centaines depuis 1598, ce qui motiva la tentative d'expulsion réclamée vainement par la Ville, nous le savons, en 1603. Les Portugais formant une colonie fermée, on ne s'étonnera pas si les Nantais poursuivaient impitoyablement les infractions que les premiers pouvaient commettre et si, en 1631, de complicité avec la Ville, ils les maltraitèrent, provoquant un recours des Portugais au Parlement. Malgré l'arrêt de protection rendu en faveur de ceux-ci, une nouvelle émeute éclata en 1637 au grand mécontentement du roi qui prit des sanctions contre les magistrats responsables, mais ne put empêcher les Portugais de commencer

(23) Mathorez, *Notes sur l'histoire de la colonie portugaise de Nantes* (Bull. Hispanique, t. XV, 1913, n° 3).

à quitter Nantes hostile, en attendant le XVIII^e siècle où la colonie portugaise, protégée avant 1727 par un vice-Consul (24), disparut progressivement, vu le marasme signalé plus haut des affaires nantaises, puis lors du relèvement de Nantes, vu la décadence des port de la Péninsule, dont le commerce des oranges fut entravé à Nantes par certaines mesures.

En 1764, aucun commerce entre Nantes et le Portugal ne subsistait plus. La colonie portugaise s'était évanouie, soit par fusion, soit par départ, après deux siècles d'existence profitables au trafic nantais.

§ 4. — COLONIES SECONDAIRES

A) *Colonie d'Allemands* (25)

Au XVI^e siècle, si la colonie subsista toujours à Nantes, elle ne manifesta pas beaucoup sa présence. Ce fut sous Henri IV qu'on assista à la naturalisation d'Allemands. Au même moment la colonie se développa à la suite de la tolérance religieuse, par l'établissement de réformés à la Fosse, voisinant avec quelques Allemands catholiques. Cependant, la révocation de l'Edit de Nantes, en 1685, n'atteignit guère les réformés dans leurs intérêts, car si quelques-uns partirent, la majeure partie abjura pour rester à la tête de leurs maisons de commerce. Au XVIII^e siècle la colonie persévéra. En dépit de quelques mariages avec des Nantais, elle comprenait quelques industriels et quelques noms réputés dans le commerce parfois associés avec des Hollandais. La nation prussienne eut même un consul (26), autorisé en vertu de lettres-patentes du 29 novembre 1751 et expulsé, semble-t-il, après le renversement des alliances. Nous ne savons pas s'il revint plus tard.

(24) Arch. mun. Nantes, HH 232.

(25) Mathorez (Etrangers), *op. cit.*, II, p. 153-154.

(26) Arch. mun. Nantes, HH 232. — Arch. Ille-et-Vilaine, C 1584.

Lorsque la Révolution éclata, quelques dizaines d'Allemands étaient encore à Nantes.

B) *Colonie italienne* (27)

Les premiers Italiens, peu nombreux du reste, venus à Nantes se livrèrent au commerce de la banque. La colonie italienne ne prit quelque vigueur qu'au milieu du xvi^e siècle avec la venue du gouverneur Albert de Gondi en 1579, des Italiens ayant suivi celui-ci et servant même sur la flotte quand Gondi devint amiral des galères après 1591. Des verreries italiennes s'étaient fixées à Nantes et aux environs. Le commerce de Nantes avec l'Italie (cf. p. 303) fut tel qu'il n'y eut jamais beaucoup de commerçants italiens susceptibles de concurrencer les marchands de la Fosse. D'ailleurs, à la fin du xvi^e et au xviii^e siècles, à la suite d'assimilation, le nombre des Italiens marquants semble avoir été restreint.

c) *Colonie irlandaise* (28)

Obligés de fuir leur pays à cause des mesures rigoureuses prises contre eux sous le règne d'Henri VIII d'Angleterre et surtout de la reine Elisabeth, des Irlandais, en assez grand nombre, émigrèrent à Nantes. Chassés théoriquement de Nantes par décision du bureau de Ville en 1605, plusieurs Irlandais y établirent des maisons de commission dès le début du xvii^e siècle. Puis, à la suite du protectorat de Cromwel, d'autres Irlandais gagnèrent Nantes où ils s'occupèrent de commerce avec leur pays d'origine (beurre, salaisons, etc.). Après le double accueil de l'infortuné Jacques II par les Nantais, après l'aide fournie à la désastreuse expédition d'Irlande (voir p. 108) et de nouvelles immigrations irlandaises consécutives, les

(27) Cf. Mathorez (Italiens), *op. cit.*, p. 14 à 31.

(28) Cf. Mathorez, *Notes sur la Colonie irlandaise de Nantes du XVI^e au XVIII^e siècle* (Bull. Soc. Archol. Nantes, 1912, 2^e sem., p. 169-195).

membres de la colonie irlandaise se livrèrent activement, sous Louis XV, à l'exportation, au courtage, à l'armement avec leur pays et les « Isles » et se tinrent en relations d'affaires avec leurs compatriotes émigrés dans les ports ou les villes à l'intérieur de la France. Au moment de la guerre de Sept Ans, les Irlandais, à la différence des Anglais, ne furent pas expulsés, mais ils s'alliaient à des familles nantaises. Cependant un grand nombre de familles irlandaises subsistèrent à Nantes, au moins jusqu'à la Révolution.

D) *Négociants étrangers divers*

En dehors des colonies que nous venons d'étudier, d'autres étrangers s'étaient établis à Nantes ou y avaient séjourné un certain temps. Ces étrangers, au nombre de quelques-uns, étaient des Danois ou des Suédois, des Flamands comme le riche négociant Stalpaert (29), venu à Nantes en 1670, etc... Si les renseignements manquent en général à leur sujet, on connaît cependant l'existence de consuls étrangers (30) à Nantes : le consul de Danemark, autorisé par lettre-patente du 26 juin 1731, le consul de Suède (lettres-patentes du 10 mars 1748), le consul de Pologne, à une date indéterminée. Ces deux derniers furent déchargés, vers 1780, de la capitation, tandis que le premier transférait son siège à La Rochelle avant 1780.

Section C. — COMPAGNIES DE COMMERCE

Les compagnies de commerce, venues plus tardivement que les associations ou les colonies étrangères à Nantes, n'eurent pas une importance moins grande que celles-ci dans le trafic nantais mais parfois à des degrés différents, les unes étant liées intimement à la place, les autres ayant simplement des rapports commerciaux avec le port.

(29) Boislisle, *op. cit.*, II, p. 245, et Gabory, *op. cit.*, p. 370, d'après Arch. Nat., G⁷ 185.

(30) Arch. mun. Nantes, HH 232. — Arch. Ille-et-Vilaine, C 1584.

§ 1. — COMPAGNIES CRÉÉES OU ÉTABLIES A NANTES

A) *Compagnie du Morbihan* (31)

Fondée par Richelieu, lors de son passage à Nantes en 1626, au sujet de l'affaire Chalais, la Compagnie du Morbihan, projetée par Guillaume de Bruc et J.-B. Duval, au nombre de 100 associés fournissant un capital de 1.600.000 l. et se livrant au commerce exclusif du Ponant et du Levant, reçut par édits de juillet et août 1626, la concession du « havre de Morbihan » et de nombreux privilèges économiques et juridiques. Mais elle ne vit jamais le jour à cause de l'opposition manifestée dans une requête par les Nantais et d'autres villes bretonnes (Rennes, Saint-Malo), craignant pour l'avenir de leur commerce, et à cause des entraves insurmontables 1627-28) qu'opposa le Parlement de Bretagne à l'approbation restrictive des Etats de 1628, en invoquant les privilèges de la province et en n'admettant pas que le pouvoir central pût innover.

B) *Compagnie de la « Nacelle de Saint-Pierre
fleurdelysée »* (32)

Seconde création de Richelieu, la Compagnie de la « Nacelle de Saint-Pierre fleurdelysée » s'ébaucha à Nantes la même année que la précédente compagnie, entre Français, Hollandais et Flamands, pour développer le grand commerce, les pêches, les constructions navales, « mettre en valeur plusieurs terres et lieux qui ne rendent que peu ou point de profits », enfin coloniser des contrées lointaines. Mais ces projets trop vastes empêchèrent la Compagnie de se constituer réellement.

Là où le cardinal avait échoué, son parent et rempla-

(31) Cf. Arch. mun. Nantes, HH 190, 196-197, et cf. Le Beuf, *op. cit.*, p. 59-60, 66-90, contenant le texte d'un des édits et des principaux actes concernant la Compagnie.

(32) Cf. Levasseur (Histoire), *op. cit.*, I, p. 282.

çant dans le gouvernement de Bretagne devait réussir avec la mise sur pied d'une société qui brilla d'un certain éclat.

c) *Société de la « Bourse commune de Nantes »* (33)

La Société de la « Bourse commune de Nantes » fut établie d'abord à titre privé entre négociants nantais, en 1643, grâce au maréchal de la Meilleraye et à la participation du maire, alors président en même temps de la Chambre des Comptes de Bretagne et du sous-maire, au moment de la construction de la première Bourse. La société fut approuvée par le roi en janvier 1644, en dépit de l'opposition du Parlement, dont un arrêt du Grand Conseil vérifiant les lettres-patentes royales en janvier 1646 vainquit les résistances. Elle avait une durée de 20 ans, était administrée par 9 directeurs, un caissier et teneur de livres. Les particuliers, comme les communautés ou les villes, pouvaient en faire partie, les premiers ayant voix délibérative pour 3.000 l. de capital, les secondes ayant droit à un représentant pour 60.000 l. de souscription.

La Société, sous la direction effective du maréchal, entreprit, de 1654 à 1664, le commerce de Madagascar en prenant la suite de la Société de l'Orient, fondée en 1642 par Rigault. Les voyages d'aller et retour duraient onze mois et furent assez lucratifs, procurant « quantité de cuirs, de cire et de bois d'ébène, quelques pierreries ». La société disparut en 1664, à l'instant où surgissait une nouvelle compagnie qui allait englober son trafic avec celui d'autres compagnies ou pays et empêcha pratiquement le renouvellement des privilèges de la société.

(33) Le Beuf, *op. cit.*, p. 94-98. — Charpentier, *Relation de l'Etablissement de la Compagnie pour le commerce des Indes Orientales*, passage reproduit dans Dernis, *Recueil des actes de la Compagnie des Indes*, I, p. xxx-xxi.

D) *La Compagnie des Indes* (34)

Grâce à l'appui des principales places de commerce de France, habilement sollicitées par le roi, en particulier Nantes, Colbert parvint, en 1664, à fonder la Compagnie des Indes Orientales. Pour récompenser les Nantais de leurs souscriptions (138.000 l.), à la suite d'un retour heureux de Madagascar par la Compagnie de la Bourse et non pas à la suite du prospectus rédigé par Charpentier, ceux-ci obtinrent une chambre de direction de la Compagnie en 1665.

Les résultats désastreux des cinq premières expéditions de la Compagnie, la création du Port-Louis (Lorient) par arrêt de 1666 amenèrent, dès 1668, les Nantais à se désintéresser « d'une compagnie qui n'a plus que l'ombre d'un trafic ». Après l'institution de Rouen comme port de rentrée des navires de la Compagnie (1675-1692), la guerre de 1691 avec l'Angleterre ramena les ventes de la Compagnie à Nantes où celle-ci, en 1695, acquit un magasin à Chézine, provoquant la venue de nombreux marchands et la perception de droits par la Traite domaniale (bientôt déboutée) et par la Ville. Mais ces avantages pour le commerce nantais s'évanouirent bientôt, en raison de la situation critique de la Compagnie des Indes Orientales amenant le retrait de Crozat, Samuel Bernard et la cession du privilège des mers de Chine. Nantes, déçue dans ses espoirs d'obtenir une partie du commerce des Indes et privée des ventes de cette dernière jusqu'en 1710, protesta contre la restauration, en 1701, de l'ancienne Compagnie de Guinée, absorbée hier par la Compagnie des Indes, mais les réclamations nantaises aboutirent à l'octroi de permissions (cf. p. 109). St-Malo ayant acquis, en 1708, le privilège de la Compagnie des Indes Orientales, moyennant un droit de 15 %, fut obligé, en 1710,

(34) Se reporter pour les détails à la très belle étude de Gaston Martin (C¹^e des Indes), *op. cit.*, 112 pages, d'après en particulier Arch. mun. Nantes, HH 199-203 ; Arch. Ch. de Com., C 749-751 ; Arch. Loire-Inf., C 397, etc.

de rétablir les ventes à Nantes, à cause des débouchés offerts par cette place de commerce qui, cependant, à cause des privilèges de diverses compagnies, ne pouvait armer directement pour les colonies et pour cette raison se livra à la contrebande.

La liberté de la traite des nègres, en janvier 1716, la réglementation du commerce d'Amérique, en avril 1717 (cf. p. 110), qui amélioraient la situation de Nantes, précédèrent de peu la création de la Compagnie d'Occident par Law, en 1717. Le négoce nantais eut le droit de souscrire à la Compagnie et, selon son désir, de trafiquer en payant un droit, cependant il entrava les ventes des Malouins à Chézine, de 1716 à 1719, année où la Compagnie d'Occident (35) prit le nom de Compagnie des Indes en réunissant le privilège des Indes Orientales à ses privilèges. Alors Nantes et Lorient, reliés par terre (pour les marchandises précieuses et légères), par cabotage (pour les produits lourds), concentrèrent le trafic des Indes. Les ventes seules intéressaient Nantes dont le subdélégué Gérard Mellier régissait le domaine de la Compagnie. Les voyages duraient quinze mois. Mais l'année 1721 marqua la liquidation du système de Law sous la direction encore de Mellier. Cependant, de 1723 à 1733, les ventes (36) de la nouvelle Compagnie des Indes, réorganisée en 1723, reprirent d'intensité à Nantes, centre commercial tourné vers les Iles, mais commode aux points de vue de la commission, de l'acquisition des lettres de change et du transport des marchandises à l'étranger. Les ventes des produits rapportés par la Compagnie et des paccotilles des marins étaient de deux sortes : la grande vente, la petite vente (marchandises détériorées) très profitable pour les Nantais. La première attirait 5 à 600

(35) Sur la Compagnie d'Occident, voir Arch. mun. Nantes, HH 204.

(36) Sur les ventes, voir Arch. mun. Nantes, HH 219-226, et l'étude si documentée de H. Sée et L. Vignols, *Les ventes de la Compagnie des Indes à Nantes* (*Rev. d'Hist. des Colonies françaises*, t. XVIII, 1925).

marchands de Paris, Orléans, Lyon, Tours, St-Malo (37), des juifs, des étrangers, représentés par leurs compatriotes résidant à Nantes. En dehors des fraudes qui se commettaient malgré l'obligation de marquer les marchandises avec des plombs aux armes du royaume et de la Compagnie, chaque vente nécessitait un arrêt du Conseil en déterminant l'importance et fixant l'inventaire. C'est alors qu'avaient lieu la marque des marchandises de la première catégorie sur parchemin, certaines vérifications, l'arrimage par des arrimeurs (voir p. 130), puis un inventaire dressé par le subdélégué de l'intendant, etc., et, trois ou quatre mois après, l'envoi de sortes de prospectus annonçant la vente. Celle-ci, minutieusement réglementée, (visite des lots, après la vente, paiement en espèces ou traites à courte échéance, acquittement des droits du tarif. de 1664 ou de 3 % de la Traite domaniale, du droit pour l'entretien de la chaussée de Chézine), s'effectuait à Chézine en présence de divers personnages, dont ceux ayant figuré à l'inventaire. Souvent des enchères étaient ardentes, mais parfois aussi des coalitions se produisaient entre marchands pour faire baisser les prix.

En 1733, les ventes de la Compagnie des Indes furent transférées à Lorient, malgré les résistances de Nantes, qui en tirait une prospérité incomparable par l'entretien de petits métiers gravitant autour des ventes, par la naissance de nouvelles industries. Les octrois furent peut-être la cause de ce « paradoxe économique », mais Nantes, embellie par de fastueux immeubles dus à la richesse procurée par les ventes, ne souffrit guère, grâce au commerce de commission qu'elle effectua à Lorient. Toutefois, au lieu de coopérer avec la Compagnie, elle agit en dehors et au détriment de celle-ci par divers moyens jusqu'à ce qu'il ne lui fut plus possible d'en tirer profit.

(37) Parmi les acheteurs de Saint-Malo se trouvait Magon de la Ballue parmi ceux de Morlaix Guillotou d'après H. Sée. *Le Commerce de Saint-Malo au XVIII^e siècle* (Hayem, 9^e, p. 8, etc.), et *Le commerce de Morlaix dans la première moitié du XVIII^e siècle...* (*idem*, p. 180, etc.).

Enfin, sous les coups d'un mémoire du nantais Montaudouin, en 1755, d'attaques ultérieures contenues dans les rapports de Gournay, Morellet, et d'économistes, après la guerre de la Succession d'Autriche, par arrêt du Conseil du 13 août 1769, la Compagnie des Indes fut supprimée et la liberté rendue au commerce des Indes, Nantes y participa bientôt assez activement (voir le tableau n° 1 et 1^{bis}).

§ 2. — COMPAGNIES EN RELATION AVEC NANTES (38)

De toutes les Compagnies créées par Colbert ou postérieurement à celui-ci, et ayant entretenu des rapports avec Nantes, la plus célèbre, sinon la plus marquante, fut la Compagnie du Nord.

A) *La Compagnie du Nord* (39)

Fondée en juin 1669 avec le privilège pour 20 ans du commerce dans les pays du Nord, depuis la Hollande jusqu'à la Moscovie, la Compagnie du Nord ou de la mer Baltique, reçut un tiers de son capital du roi, qui prenait à sa charge les pertes des 6 premières années, accordait des primes à l'importation et à l'exportation (3 l. par barrique d'eau-de-vue, 4 l. par tonneau d'autres marchandises) pour concurrencer les Hollandais, maîtres du commerce du Nord et remplacer le sel portugais par du sel français, etc. Si la Compagnie échoua, en pratique, complètement, et si cet échec est dû à la guerre de 1672, aux négociants de Bordeaux, hostiles au monopole de la Compagnie, nous pensons que celle-ci échoua aussi à cause des Nantais souvent associés, nous l'avons vu précédemment, avec des Hollandais et qui ne manquèrent pas de se joindre à ces derniers pour ruiner le monopole

(38) Nous ne citerons pas toutes les Compagnies de commerce, croyant préférable de se borner aux principales seulement.

(39) Cf. Levasseur (Histoire), *op. cit.*, p. 371, et De Dainville, *Les relations commerciales de Bordeaux avec les Villes hanséatiques aux XVII^e et XVIII^e siècles* (Hayem, 4^e série, p. 223 et sqq.).

de la Compagnie en trafiquant frauduleusement avec la Hollande (cf. *supra*, p. 147). Aussi, dès 1672, la Compagnie cessa-t-elle d'exister en fait.

B) *Compagnies pour le commerce en Amérique*

Si on néglige l'existence des Compagnies suivantes : la *Compagnie de Saint-Christophe* (1626-35), continuée par la *Compagnie des Iles d'Amérique* (1635-1662 environ), dont la gestion mauvaise, à partir de 1642, dut profiter au port de Nantes; la *Compagnie de Terre ferme de l'Amérique* ou France équinoxiale (40), créée en 1652, à cause de l'insuccès d'une compagnie de Rouen et qui fit construire et partir de Nantes des navires en 1654, année de sa disparition, il fallut attendre la création de la *Compagnie des Indes Occidentales* (41) en 1664, pour voir Nantes particulièrement intéressé au sort des grandes Compagnies d'Amérique. La Compagnie des Indes Occidentales, continuatrice de la Compagnie des Iles, ne put jamais remplir ses engagements, aussi fut-elle supprimée en 1674. Alors, du démembrement de la Compagnie des Indes Occidentales, naquirent les Compagnies d'Acadie, du Canada, de Saint-Domingue, des Mers du Sud.

1) *Compagnie d'Acadie* (42). — Créée en 1683, pour le commerce du castor en Acadie, cette Compagnie disparut en 1703, après avoir soulevé des réclamations de la part de Nantes.

2) *Compagnie du Canada* (43). — Fondée en 1690, avec également le monopole du castor et divers privilèges au Canada, la Compagnie du Canada ne fit entrer ses peaux en France que par l'intermédiaire du port de La Rochelle et entrava le commerce du Canada. Aussi

(40) Levasseur (Histoire), *op. cit.*, I, p. 288, et Mellinet, *La Commune et la Milice de Nantes*, IV, p. 428.

(41) Levasseur (Histoire), *op. cit.*, I, p. 368, 370.

(42) Levasseur (Histoire), *op. cit.*, I, p. 375.

(43) *Idem* et Gabory, *op. cit.*, p. 256.

Nantes ne cessa-t-elle de protester contre cette situation et obtint-elle gain de cause complet en 1703.

3) *Compagnie de Saint-Domingue* (44). — Cette compagnie, établie en 1698, reçut les privilèges ci-après : monopole pendant 50 ans du commerce à Saint-Domingue, à condition d'importer en 5 ans 1.500 blancs et 3.000 nègres, de construire des sucreries, d'introduire dans l'île le cacaoyer. Elle eut certainement des relations étroites avec le commerce nantais qui, dès la fin du xvii^e siècle, trafiquait activement à Saint-Domingue (cf. p. 291). Mais les colons ne s'étant pas accomodé de la Compagnie, comme les Nantais, qui jouirent de la liberté commerciale, dès 1717, la Compagnie fut supprimée en 1720.

4) *Compagnie des Mers du Sud* (45). — Créée en 1698, elle n'eut pas de succès, bien que Nantes fut intéressée à son commerce à cause des facilités qu'elle aurait pu avoir pour trafiquer dans ces régions, grâce à la « Contractation » par l'intermédiaire de Bilbao. La Compagnie des Mers du Sud se serait fondue avec la Compagnie de « l'Assiente » (voir page suivante).

c) *Compagnies pour le commerce en Afrique* (46)

A la différence de ce qui s'était produit en Amérique, où chaque compagnie de commerce avait eu un territoire distinct, les compagnies d'Afrique se succédèrent les unes aux autres sans grande modifications territoriales. Elles ne furent pas sans préoccuper la « ville du bois d'ébène ».

La *Compagnie du Sénégal* fut formée en 1673, par l'achat de la concession de la Compagnie des Indes sur l'Afrique et réorganisée en 1679, sous le nom de *Compa-*

(44) Levasseur (Histoire), *op. cit.*, I, p. 373. — Gabory, *op. cit.*, p. 255.

(45) *Idem.*, p. 372.

(46) Arch. Ch. de Com., C 738-739. — *Idem.*, p. 372-373. — Gabory, *op. cit.*, p. 269-271.

gnie du Sénégal et de Guinée. En 1681, une seconde Compagnie du Sénégal se fonda, avec l'obligation de porter 2.000 nègres par an aux colonies françaises d'Amérique, puis, mise dans l'impossibilité d'exécuter son engagement, se dédoubla en 1685. Il y eut alors, d'une part, des côtes de Guinée au cap de Bonne-Espérance, la *Compagnie de Guinée et du Cap Nègre*, chargée de fournir pendant 20 ans, 1.000 nègres aux « Isles d'Amérique » et 1.200 marcs de poudre d'or dans le royaume, d'autre part, la *Compagnie du Sénégal*, faisant un médiocre trafic sur la côte entre le Sénégal (cap Blanc) et Sierra-Leone. Cette situation, qui amena par exemple l'armement à Nantes (47) de quelques navires négriers pour les « Isles » provoqua, en 1696, le remplacement de la Compagnie du Sénégal par la *Compagnie du Sénégal, Cap Vert et côte d'Afrique*. La Compagnie de Guinée fut absorbée en 1701 par la *Compagnie de « l'Assiente dos negros »*, fondée à la suite de l'alliance politique franco-espagnole et englobant les privilèges de la Compagnie des Mers du Sud. La Compagnie de l'Assiente reçut le privilège de pourvoir en nègres les colonies espagnoles d'Amérique et les colonies françaises. Le commerce nantais, d'après un mémoire de février 1702 au Conseil du Commerce, se plaignit de ce privilège. Ce ne fut pas en vain, puisque dès 1704, sur l'intervention de Pontchartrain, les premières permissions de faire la traite furent accordées à Nantes, puis à quelques autres ports. C'est ce qui a permis, sans doute, à Huet, d'affirmer que le négoce nantais, moyennant une redevance de 15 % *ad valorem*, exploita le privilège de la Compagnie aux Iles françaises d'Amérique jusqu'au traité d'Utrecht, en 1713, date de la suppression de la Compagnie en faveur de l'Angleterre. A partir de 1716, ce fut le régime de la liberté pour la traite des nègres (voir p.).

A un ensemble aussi grand et aussi varié de groupements commerciaux nantais comprenant, comme nous venons de le voir, deux grandes associations, six colonies

(47) Gabory, *op. cit.*, p. 270.

étrangères, d'importantes Compagnies de commerce, etc., devait nécessairement correspondre un outillage approprié du port, sans cela, il n'y aurait pas eu ce beau cadre social exerçant une influence sur un trafic qui ne se serait pas développé.

CHAPITRE III

Outillage

Section A. — VOIES D'ACCÈS

§ 1. — VOIES D'EAU (1)

Durant le xvr^e siècle, comme par le passé, on semble s'être occupé de l'entretien des voies d'eau donnant accès à Nantes, en particulier de la Loire. Malgré des renseignements parfois douteux (2), il est possible de signaler la construction du pont d'Erdre devant l'Eglise Sainte-Catherine, en 1514, la destruction, vers 1515, des pêcheries et chaussées barrant la Loire, après autorisation royale, les réparations effectuées aux ponts de Nantes, en 1552. Deux de ceux-ci furent emportés par le fleuve en 1558. Aussi, à partir de 1563, commença-t-on à reconstruire les ponts en pierre. En 1567, la Ville fut autorisée à construire 2 moulins à eau. Vers 1576, par nécessité défensive, elle s'efforça de faire couler l'Erdre dans les douves de Saint-Nicolas, en taillant les rochers servant d'appui au pont de Sauvetout, mais jamais la navigation ne dut y être aisée.

A l'époque de la Ligue, en 1590, la petite anse du port de Pierre de France ne fut plus utilisable, à cause de

(1) Comme dans la période précédente, il est encore impossible de distinguer nettement les voies maritimes des voies fluviales, certaines de celles-ci, au moins dans l'intérieur de Nantes, servant aux navires de mer. C'est ce qui explique l'ampleur du présent paragraphe. Nous ne mentionnerons les ponts que dans la mesure où ils intéressèrent les accès du port de Nantes.

(2) Travers, *op. cit.*, t. II, *passim*, et a défaut Guépin, *op. cit.*, p. 211 et sqq.

l'augmentation du Château (bastion du Port) (3). La profondeur moyenne de la Loire, depuis Nantes jusqu'à la mer était de deux brasses, soit 8 coudées espagnoles (3^m392) à basse mer, 15 coudées (6^m36) paraît-il, à marée haute, ce qui permettait la montée ou la descente de gros navires entre 200 et 600 tonneaux (4). L'état de la Loire était donc excellent. Mais les pêcheries de la ligne des ponts (en 1598 existait une pêcherie entre le pont de l'Erdre et le moulin des Halles), différents quais refaits et diverses cales édifiées, sans compter, vers 1608, l'élévation du moulin Grogard, qui devait contribuer à la formation de l'île Feydeau, provoquèrent l'ensablement de la Loire, signalé par un procès-verbal de la « visite des ponts, quais, murs, portes et moulins de la ville », le 25 février 1625 (5). Malgré le désensablement de l'entrée de l'Erdre et des ports dont celui de la Poterne, en 1624, au moyen de mendiants valides, de femmes et d'enfants, qui déposèrent les sables et vases dans deux grandes gabares, la situation, faute de remèdes efficaces, dut empirer. Vers 1634, les capitaines fréquentant la Loire se plaignirent, d'accord avec les bourgeois, du délestage des navires dans le fleuve (6). Les modestes travaux entrepris au XVII^e siècle, se bornèrent, en dehors du désensablement précité, à combler, en 1644, un canal creusé, dit-on, par Saint-Félix, dans l'île Gloriette. La Loire était laissée à l'abandon, malgré un projet de canal maritime

(3) Ogée, *op. cit.*, et Paul Jeulin (Histoire lapidaire), *op. cit.*, p. 75, en note et plan en hors-texte.

(4) Arch. Nat., K 1573 (B 64, fonds Simancas), *Correspondencia de Diégo Maldonado desde Nantes* (lettre du 5 mai 1590 à Philippe II sur l'état des ports bretons).

La *braza* espagnole valait 1^m696 et la coudée espagnole 0^m424. Maldonado a par conséquent commis une erreur quand il dit que 2 brasses font 6 coudées.

(5) Sur les travaux du curage, voir Mellinet, *op. cit.*, I, p. 277. — Meuret, *Annales de Nantes*, II, p. 176-177 ; sur l'état de la Loire se reporter à Colombel, *La Loire au XVIII^e siècle*, p. 7. — Mantellier, *op. cit.*, p. 211, 221, 234, 241, 263, 297, 311, 316.

(6) Verger (Archives curieuses), I, p. 388.

présenté en 1663 par des Hollandais avec l'appui de la Ville, moyennant une taxe de 10 sols par tonneau et un projet de « nettoiement du fleuve » depuis Nantes jusqu'à Paimbœuf (7). Les bancs de sable se développèrent, accroissant l'embryon de l'île Feydeau, encombrant le port qui, en 1694, avait seulement à basse mer une moyenne de 6 pieds d'eau (8).

Si le commerce nantais ralenti à la fin du siècle ne dut pas se ressentir très vivement de cette situation, il n'en fut pas de même lors de la reprise des affaires au début du XVIII^e siècle. La Fosse n'avait plus que 10 pieds d'eau à marée basse. C'est pourquoi, en 1710, les armateurs et les négociants réclamèrent, dans une pétition à l'intendant, la visite du fleuve en vue d'exécuter les travaux urgents, car les navires de plus de 200 tonneaux étaient obligés de s'arrêter à Paimbœuf, les navires moyens stationnant à Couëron ou au Pellerin (à 4 lieues de Nantes), où on transbordait les marchandises sur des gabares et des bateaux plats. Il était impossible de lancer à Nantes de grands navires (9). Depuis 1685 environ, la basse-Loire fluviale n'était plus entretenue, rappelons-le, comme jadis pas les soins des Marchands Fréquentant (voir p. 51 et 138), mais bien par les architectes des bâtiments du roi, avec les deniers de la boîte à sel jusqu'en 1700. Puis après cette date, le balisage avait eu lieu entre Ingrandes et Nantes par adjudication à l'économie (10), toujours grâce au droit de boîte maintenu par la Ville (voir p. 213) et cela jusqu'en 1735. Ajoutons, pour n'y point revenir, que ce balisage était souvent défectueux depuis le changement de direction et provoquait des accidents de navigation.

(7) *Saint-Nazaire, son port, son commerce*, p. 9. — Travers, *op. cit.*, III, p. 377.

(8) Gabory, *op. cit.*, p. 377.

(9) Colombel, *op. cit.*, p. 7. — G. Martin (Mellier), *op. cit.*, p. 15 et 305.

(10) Arch. mun. Nantes, EE 238.

En 1715, une crue extraordinaire emporta une partie du Pont de Pirmil, retira l'eau des bras de St-Félix et de la Madeleine, en faveur du bras de Pirmil, ce qui provoqua l'ensablement de la Fosse. Dans les mêmes moments, on avait démoli les « rotreaux de pêcheries » établis sous les ponts (11). Ce ne fut qu'en 1721 que l'ingénieur du roi, Lafond, visita le fleuve et rédigea deux projets pour combattre l'ensablement. Ces projets furent suivis de plans dressés par Thevenon, Vigneu (12). A ce moment on se plaignit encore du comblement de la Loire par le délestage fréquent des navires dans les eaux du fleuve : en 1722, le port au Vin était à sec en été et ne pouvait servir qu'au moment de la marée, tandis qu'en hiver il avait suffisamment d'eau (13). Contre le délestage, des mesures de police furent prises ainsi que contre le jet de terres et de cendres de raffineries au pied des quais (ordonnance du comte de Toulouse du 6 juin 1729 (14), emploi du lest à des quais en 1724, 1730, 1738, etc.). On procéda en 1723 aux frais de la Ville et du fermier du domaine d'Occident au « nettoisement de la rivière » par adjudication non sans poursuivre les propriétaires qui avaient jeté des délivres et des matériaux (15).

Abeille, appelé par la Ville vers 1732 pour visiter la Loire, indiqua un mode de « nettoisement » qui fut soumis aux Etats de Bretagne en 1740. Ceux-ci, le 5 novembre, votèrent bien 40.000 l. pour l'exécution des travaux, laissant le surplus à la charge de la Ville, mais rien ne fut entrepris. En 1746, le ministre Maurepas chargea l'ingénieur du roi, de Caux, d'un nouvel examen du fleuve sans

(11) Arch. Loire-Inf., C 20, 67.

(12) Colombel, *op. cit.*, p. 7.

(13) Arch. mun. Nantes, EE 240 (sur le délestage), GG 612 (sur le port au Vin).

(14) Arch. mun. Nantes, EE 242. — Cf. aussi Arch. Loire-Inf., C 384, ordonnance du comte de Toulouse, gouverneur, de la même année.

(15) Arch. Loire-Inf., C 370.

plus de succès, tandis qu'une compagnie proposait en vain, moyennant un droit de 20 sols par tonneau, d'exécuter les travaux utiles. Les suggestions des ingénieurs Charron et Peltier, en 1749, eurent le même sort et la Loire s'ensablait de plus en plus, comme le prouve la comparaison des sondages de 1756 avec ceux de 1746 (16). Enfin, avec la venue à Nantes du duc d'Aiguillon, en qualité de gouverneur de Bretagne, les choses changèrent. Magin, ingénieur de la marine, chargé, en 1753, de visiter à fond la Loire, émit l'idée de réunir les eaux en un seul « chenal ». A cette époque (17), deux longues îles s'allongeaient en face de la prairie Mauves, en amont du port ; au débouché du bras de la Madeleine vers la Fosse, se trouvait la petite île Cochard et, au milieu du chenal de la Fosse, la petite île Lemaire, presque vis-à-vis des Salorges. Les larges « boires » de Toussaint et des Récollets séparaient la prairie au Duc de la prairie de Biesse, moins grande aujourd'hui. Avec la longue île des Chevaliers un peu en aval et séparée de la rive opposée par le Seil de Rezé, les prairies précédentes rendaient le bras de Pirmil plus large malgré l'écoulement de la Sèvre perpendiculairement à ces bras. L'Erdre (18), depuis la chaussée de Barbin jusqu' « au-dessous des murs » de ville, n'était pas utilisable par la navigation.

Grâce aux crédits votés par les Etats, dès 1753, complétés par les crédits non employés de 1740 et par l'octroi de 40.000 l. sur le trésor royal, renouvelées en 1757 en même temps que les 40.000 l. des Etats, Magin (19) put,

(16) Expilly, *op. cit.*, p. 77-79. — Cf. aussi Arch. Loire-Inf., C 359. Observations et remarques en août 1750 par les officiers des Eaux et Forêts de Nantes.

(17) D'après le plan Cacault de 1756.

(18) Arch. Loire-Inf., C 370.

(19) Sur les travaux de Magin dont le principe de la « chasse d'eau » semble avoir été repris dans les travaux actuels en Loire (voir *infra*, p. ...), consulter Colombel, *op. cit.*, p. 8 à 16. — Arch. Loire-Inf., C 496, 498. — Arch. Nat., F¹⁴ 181. — Expilly, *op. cit.*, p. 55, 57 (avec une excellente critique d'après les résultats obtenus contraires à ceux désirés). — Le Beuf, *op. cit.*, p. 166.

en édifiant 570 toises (1111^m) de digues dans le lit de la Loire et en réunissant des îles par des épis, rétrécir le lit à une largeur de 120 à 150 toises (234 à 292^m). Le volume des eaux ayant augmenté, la rapidité et la puissance de celles-ci entraînèrent les sables au-dessous des digues où ils se reformèrent, provoquant entre les digues un approfondissement de 5 pieds (1^m62) environ. La Loire ne conserva plus que deux bras dans la traversée de Nantes, celui de la Fosse ayant 5 à 12 pieds d'eau (au lieu de 2 à 3 1/2), sans bancs de sable. Le mouillage à l'Hermitage était porté de 5-6 pieds à 9-10, le bras de Roche-Maurice était débouché, la rade d'Indret devenue bonne, le chenal, près de Belle-Isle, mesurait 4 pieds au lieu d'un. Le fossé joignant le Port au Vin (place actuelle du Commerce) au pont Saint-Nicolas avait été, semble-t-il, nettoyé en vue de son utilisation par la navigation (20).

Une cabale, montée par certains marinières et riverains, obligea Magin à se justifier dans un mémoire du 15 octobre 1763, après une enquête des Etats. Ceux-ci, convaincus de l'excellence des travaux, continuèrent à voter des crédits (40.000 l.) en 1760, comme la Ville en 1766 (5.000 l.), cependant que les visites des travaux, sous la direction du maire ou d'un échevin, se multipliaient, en 1763, 1766 (sendage général de Nantes à Couëron), 1767, enfin en 1770 par Perronnet, ingénieur du roi, sur des plaintes nouvelles contre Magin, qui riposta dans un mémoire de 1769 et fut justifié par Perronnet dans son rapport (21). Toutefois, seuls les petits navires (150 à 180 t^x) pouvaient arriver à Nantes. Les moyens (200 à 250 t^x) qui s'arrêtaient à Couëron, les gros (3 à 400 t^x) à Paimbœuf, recouraient aux 110 allèges de 80 à 120 t^x pour faire parvenir leurs marchandises à destination.

(20) Arch. Loire-Inf., C 349.

(21) Arch. Ch. de Com., C 588, fol. 25-32. Procès-verbal de visite par Perronnet. — Cf. Arch. Loire-Inf., C 496, 498, sur les critiques contre Magin et les propositions de Perronnet.

Qu'on était loin de la montée des navires de 1.200 t^x espérés par de nouveaux travaux projetés (22) ! L'embouchure de la Sèvre était parallèle au fleuve au lieu d'être perpendiculaire.

Mais les marins, en particulier des caboteurs, continuèrent à jeter souvent le lest de leurs navires dans la Loire (poussière de mottes par exemple vers 1761) (23). Les grandes marées, exclusivement, remontaient jusqu'à Mauves. La polémique contre Magin se poursuivait malgré l'appui du Général du Commerce, de la Ville. Cette dernière n'était-elle pas particulièrement intéressée aux travaux, depuis qu'en 1772, elle avait reçu la concession (24) « moyennant 10 l. de redevance annuelle, de tous les atterrissements formés et à produire par les travaux faits ou à faire dans la Loire, depuis le grand pont jusqu'à la mer », pour la dédommager de ses dépenses ? Une nouvelle visite de la Loire eut lieu en 1775, et en 1776 on procéda au nettoyage du port, grâce à la perception d'un léger droit (voir p. 217). On songeait déjà à ce moment à l'utilité qu'offrirait une rade (25) dans le port de Saint-Nazaire.

La signalisation (26) de l'entrée de la Loire était réalisée par l'entretien du clocher de l'île d'Yeu « servant d'amer aux navigateurs » et surtout par l'entretien des « tours » (clochers) de Batz et du Croisic, constituant des signaux pour les navires.

Enfin, vers 1780, les Etats de Bretagne, reprenant un projet d'Abeille de 1730, appuyé par des mémoires de Kersauson en 1746, firent étudier par quatre membres de l'Académie des Sciences, un projet de canal joignant l'Océan à la Manche, en faisant communiquer la Loire

(22 et 24) *Etat des forêts de Bretagne*, par le comte d'Essuille (Arch. Ille-et-Vilaine, série C), publié en extrait par H. Sée, sous le titre *Les Travaux du port de Nantes à la fin de l'Ancien Régime* (Ann. Bretagne, 1924, n° 1, p. 74-75).

(23) Arch. mun. Nantes, EE 242, Ordonnance de l'Amirauté.

(25) Arch. Loire-Inf., C 499. Mémoire.

(26) Arch. Ch. de Com., C 602, 604.

avec la Vilaine, puis le Blavet, d'une part, avec Saint-Malo d'autre part. La préoccupation d'échapper au blocus menaçant de Nantes par les sables fit présenter en 1787, par le marquis de Brie Serrand, un projet de canal de Nantes à Nornic (27).

En dépit des 327.000 l. dépensées de 1755 à 1767 pour les travaux en Loire (245.010 l. de 1755 à 1762 seulement, selon Colombel), l'ensablement du fleuve se poursuivit, de nouveau, à partir de 1770, époque où des épaves et carcasses de navires encombraient le lit de la Loire (28) et où les travaux importants cessèrent, à l'exception de la construction de la balise des Morées (29) aux environs de 1780-82, si bien que vers 1789 (30), la Loire avait recouvré ses 6 bras (en comptant les « boires »). La profondeur du port, encombré d'épaves et de carcasses de navires, ne permettait plus l'accès des navires supérieurs à 150 t^x et obligeaient de mâter à Paimbœuf, comblé par les sables recouverts de 4 à 5 pieds d'eau à basse-mer, les navires de 7 à 800 t^x construits à Nantes.

§ 2. — VOIES TERRESTRES

Malgré les efforts faits par François I^{er} au début du xvi^e siècle et par Henri IV à la fin du même siècle, il fallut attendre la magnifique administration de Louis XIV pour voir améliorer les anciennes voies romaines ou créer de nouvelles routes facilitant l'accès de Nantes par terre. Grâce aux progrès de la technique des ingénieurs, des rectifications de tracé furent exécutées en maints endroits sur d'anciennes voies romaines, surtout au xvii^e siècle, rendant plus aisées les communications. Les dépenses

(27) Arch. Loire-Inf., C 502 et 503. Le projet d'Abeille a vu le jour au xix^e siècle avec le canal de Nantes à Brest et celui d'Ille-et-Rance.

(28) Arch. Ch. de Com., C 607, 624.

(29) Arch. Loire-Inf., C 408, 409.

(30) Arch. Ch. de Com., C 8 (série moderne). Tableau des Ports de commerce par les Ponts-et-Chaussées, 1791.

engagées par les Etats de Bretagne pour les routes (31) n'empêchèrent pas celles-ci d'être encore dans un état pitoyable, comme le prouvent les récits de voyageurs, tel Mignot de Montigny, en 1752 (32), et pourtant les routes avaient repris une assez grande importance commerciale pour Nantes depuis la mise à la raison des puissants barons, depuis la sécurité relative assurée sur les routes par un Richelieu ou par un Colbert. Le trafic très intense que Nantes continua à faire par terre (33) avec la Compagnie des Indes (voir p. 156-157) après 1733, lorsque celle-ci eut transféré ses ventes à Lorient, nous fournit un éclatant témoignage de la valeur économique des routes aboutissant à Nantes. Par les routes, les produits, tels que les vins, les eaux-de-vie, peut-être même le sel, les objets manufacturés ou autres provenant de lieux dépourvus de voie d'eau, étaient apportés au « pôle d'attraction » que constituait le port de Nantes. Au XVIII^e siècle, au plus tard, les grandes routes unissant Nantes aux divers points de la Bretagne (34) étaient : la route de Vannes, Lorient, Quimper, Landerneau, Morlaix, Dol ; la route de Redon, Pontivy, Landerneau et Brest ; la route de Rennes poussant des ramifications dans plusieurs directions : Dinan, Saint-Brieuc, Guingamp et Morlaix ou Tréguier, Saint-Malo, Fougères, etc. ; la route de Châteaubriant, Vitré, et Fougères. Au Nord encore de là Loire, se trouvait la route d'Angers, Saumur, Tours, Orléans, Paris. Au Sud du pont de Pirmil, les grandes routes (35) ne manquaient pas non plus. C'étaient la route de Limoges, la route de Poitiers, la route de Clisson, la route de La Rochelle,

(31) La série C des Arch. Loire-Inf. contient de nombreux dossiers sur ce sujet.

(32) H. Bourde de la Rogerie, *Les voyageurs en Bretagne. Le Voyage de Mignot de Montigny en Bretagne, en 1752* (*Mém. Soc. d'Hist. et d'Archéol. de Bretagne*, t. VI, 1925, p. 246 et sqq.).

(33) Gaston Martin (C¹⁰ des Indes), *op. cit.*, p. 42.

(34) D'après le plan de la Bretagne commerciale annexé à l'étude de R. Durand, *Le commerce en Bretagne au XVIII^e siècle* (*Ann. de Bretagne*, octobre 1917).

(35) Arch. Nat., F¹⁴ 170, 174, etc...

permettant, croyons-nous, de se rendre à Bordeaux, etc... Un réseau de routes secondaires complétait cette trame, joignant par exemple Nantes à Couëron, à Saint-Nazaire, au Croisic, à Pornic, à Bourgneuf, etc... Mais pour ces petits ports, la voie d'eau paraît être demeurée la voie préférée.

A part l'intérieur de la Bretagne, en particulier pour les toiles, les routes ne tenaient certainement pas la première place dans le transport des marchandises, car la basse-Loire fluviale était très active et le cabotage aimait à emprunter la basse-Loire maritime.

Section B. — QUAIS ET CALES

Le xvr^e siècle fut sans contredit le premier siècle où l'on ait eu l'idée de construire à Nantes de véritables quais. Ces quais ne ressemblaient point à nos quais verticaux modernes. C'étaient « des cales inclinées le long desquelles les navires de faible calaison relative circulant en Loire venaient faire leurs opérations de chargement et déchargement » (36). La plupart du temps ils étaient en pierres. Quant au mot « cales » mentionné dans les documents du xvr^e au xviii^e siècle, nous croyons qu'il s'appliquait aux cales en contre-bas de la rive proprement dite à laquelle on accédait par de fortes pentes ménagées parallèlement au fleuve.

En 1516 fut commencé le quai de la Fosse sur un domaine ainsi dénommé, appartenant jadis à l'évêque et occupé par des huttes de pêcheurs ou de bateliers (37). On ne possède pas d'autres précisions à ce sujet. Il n'en est pas de même du quai Maillard, achevé en 1549. Le port Briand-Maillard, situé près du Château, jusque-là, n'avait pas eu de quai facilitant le débarquement des marchandises, venant surtout d'amont par la Loire. C'est

(36) Kauffmann, *op. cit.*, p. 43.

(37) Paul Legrand, *Marins et Corsaires nantais*, p. 27. — E. Pied, *Notice sur les rues de Nantes*, p. 123.

pourquoi, en 1546, nous l'avons vu, la Ville de Nantes ne pouvant supporter tout le poids de la dépense, s'élevant à 2.500 l., sollicita de la Communauté des Marchands Fréquentant, un subside à prélever sur le droit de boîte. Les Marchands y consentirent, mais le quai dut être édifié en pierre de taille et garni de boucles, dans un délai de trois ans (38). Ce quai, surtout fluvial, vu les services qu'il rendit au commerce, incita sans doute à déplacer les chantiers de construction du port au Vin, en 1583, à les remplacer par un quai et une cale (39). Aussi, bientôt, en 1590, le vieux port de Pierre de France, probablement délaissé en faveur des quais neufs, fut démoli pour renforcer les fortifications du Château (40).

Le développement progressif du commerce maritime de Nantes, après l'Edit de Nantes, rendit rapidement insuffisants les quais existants. Il fallut songer à en construire de nouveaux. Ce fut la raison pour laquelle, vers 1622, la Ville fit construire à la Fosse un quai neuf, de 127 toises (247^m50) à raison de 7 l. la toise, soit 889 l., puis deux ans après, en 1624, fit prolonger ce quai de 200 toises (389^m80). Et déjà à cette époque, on aurait eu recours à l'emploi de sables et de vases provenant du curage de la Loire, dont nous avons parlé plus haut, pour exhausser les quais (41). Le quai de la Fosse, en pierre de taille, avec un rang d'ormeaux d'où se déroulait un beau panorama sur les prairies vers Paimbœuf, fit l'admiration aussi bien des Nantais que des voyageurs au xvii^e siècle : Jean Eon, dans son « Commerce honorable », Jouvin de Rochefort qui, en 1672, comparait la Fosse aux bords du Tage à Lisbonne, etc... (42). La Ville avait

(38) Arch. mun. Nantes, HH. 47. — Mantellier, *op. cit.*, 174.

Guépin, Le Beuf, et après eux de nombreux auteurs, ont affirmé, à tort, que le quai Maillard avait été construit à la demande des marchands d'Orléans.

(39) Le Beuf, *op. cit.*, p. 50

(40) Voir *supra* la note 2.

(41) Voir le début de la note 4.

(42) Cf. Jean Eon, *op. cit.* — Dugast-Matifeux, *op. cit.*, p. 174-

vu grand alors et les quais répondirent probablement à tous les besoins, car aucun document, à notre connaissance, ne mentionne la construction de quais pendant tout le reste du xvii^e siècle, si ce n'est au milieu du siècle, le quai Nord de l'île Gloriette (43).

Au début du xviii^e siècle, la reprise des affaires changea la situation. A partir de 1700, des réparations furent entreprises aux quais de Nantes, principalement aux quais de la Fosse, aux quais et ponts sur l'Erdre (réparation en 1712 à la décharge nommée la Rochelle, entre la rue des Carmes et le pont de Sauvetout), moyennant 400 l. par an, puis en 1714 furent adjugés et réceptionnés « des ouvrages à faire aux quais et cales de la Fosse... à la cale du Port Giraud ». Au même moment, pensons-nous, deux retours de quai furent bâtis par l'entrepreneur Lailaud au quai voisin de la Bourse (44).

L'aménagement de la grève de la Saulzaye (île Feydeau) grâce à une société de 24 commerçants, en 1723-24, se manifesta surtout par la construction de cales et de quais. Ceux-ci, qui resserraient et canalisait le lit de la Loire, furent édifiés en partie à l'aide de sables provenant du délestage (45). Les marchandises déchargées sur les cales étaient vraisemblablement conduites par les pentes aménagées le long du quai, puis à travers la chaussée du quai, dans les magasins des négociants (voir p. 180), la chaussée servant en même temps de promenade et de voie de passage. Aussitôt l'île Feydeau, ce fut au tour des « quays, calles, aqueducs, maisons et magasins » de la Fosse d'être aménagés « pour l'utilité du public, de la navigation, du commerce et de la ville de Nantes », suivant les plans de Lafond, en vertu d'arrêts du Conseil des 7 mars 1724, 29 mai et 9 décembre 1725. Non seulement les maisons de la Fosse furent alignées, mais

(43) Joly, *op. cit.*, p. 284.

(44) Arch. Loire-Infér., C 354 (pour la Loire), C 370 (pour l'Erdre).

(45) Travers, *op. cit.*, III, p. 464. — Arch. mun. Nantes, EE 240 (pour l'emploi du lest).

le 21 août 1726, était posée la première pierre du nouveau quai, au Port d'Estrées, appelé parfois quai de Chézine. Les travaux durèrent au moins jusqu'en 1734. Là encore une partie du lest servit, vers 1730. Les réparations aux autres quais se poursuivaient ; la Fosse était toujours admirée par les contemporains (46).

En 1741 furent approuvés et adjugés les travaux des quais Brancas et Flesselles, allant de la tour de la Poissonnerie au port au Vin, suivant les plans de l'architecte Portail. Ces quais, comme ceux de l'île Feydeau, comprenaient des cales construites avec la participation financière des propriétaires riverains (6.450 l.) et des quais dont la chaussée servait aux deux usages indiqués plus haut. Les travaux traînèrent vraisemblablement jusqu'en 1753 et le mur de revêtement de la cale du quai de la Poterne (ou de Flesselles) s'écroula plus tard, en 1760 (47). On établit vers 1750 un quai en retour, du port au Vin jusqu'au pont de la porte Saint-Nicolas, le long du vaste fossé des remparts (48). En 1755, les quais maritimes de la Fosse furent prolongés, à nouveau, depuis la Machine jusqu'au Saintat, en attendant la construction du quai d'Aiguillon, terminé en 1763, à la suite de la venue du duc d'Aiguillon à Nantes. Dans ce but un passage avait été créé au bas du coteau de l'Hermitage ; divers obstacles avaient été supprimés. La dépense des travaux se monta à 23.000 l., obtenues grâce à un emprunt (49).

Vers 1777, au moment où de Nouvelles Salorges étaient reconstruites, un quai et des cales furent édifiés devant ces Salorges, à Chézine, non sans des difficultés d'exécution avec l'entrepreneur (50). Enfin, en 1785, des

(46) Arch. Loire-Inf., C 351 à 353. — Arch. mun. Nantes, EE 240 (pour le lest). — *Etrennes nantaises de 1736*.

(47) Arch. Loire-Inf., C 349 et 354, 355.

(48) Arch. Loire-Inf., C 349, 354. — Voir également *supra*, p. 168.

(49) Arch. Loire-Inf., C 348, 354.

(50) Arch. Loire-Inf., C 355.

cales et des quais furent construits devant la maison de MM. Libault et Chaurand (51) ; d'autre part, un quai approuvé par arrêt du Conseil fut ébauché, semble-t-il, au pied du Château, sous la forme d' « amoncellements de terre jetés dans le fleuve devant la courtine du Château de Nantes, sans précaution pour les contenir » (52).

Tous ces travaux fort importants entrepris à Nantes au cours du XVIII^e siècle, n'avaient pas empêché l'exécution d'autres travaux en aval de Nantes, principalement à Paimbœuf. Après un projet de bassin à flot dans ce port, en 1735 (53), Paimbœuf qui, en 1749, ne possédait que 4 cales séparées par 4 chaussées menant à la rivière et une ligne de maisons d'un côté, un terrain vide à l'autre extrémité pour une forme de radoub (54), fut doté, vers 1771, d'un môle (55) rétabli à cette époque, à la demande des notables de Paimbœuf, des juges-consuls de Nantes, grâce aux subsides votés, en 1768, par les Etats de Bretagne. L'importance de plus en plus grande de Paimbœuf pour la prospérité de Nantes, que l'ensablement de la Loire interdisait, on le sait, aux gros navires, motiva, en 1776, une visite du port et de la Loire devant Paimbœuf, en présence des commissaires des Etats et des députés du commerce. Des travaux suivirent cette visite, tant à Paimbœuf (de 1783 à 1785, construction d'un môle, de 140 toises et d'une chaussée de débarquement mesurant 45 toises), que dans le fleuve (balise des Morées citée plus haut) au moyen d'un octroi spécial perçu vers 1782 sur les boissons à Nantes (56). A Saint-Nazaire, en 1775, un môle avait été construit pour abriter les pilotes (57).

(51) Arch. Loire-Inf., C 353.

(52) Arch. Loire-Inf., C 357.

(53) Le Beuf, *op. cit.*, p. 162.

(54) Arch. Ch. de Com., C 676.

(55) Arch. Loire-Inf., C 408, et Arch. Ch. de Com., C 605.

(56) Arch. Loire-Inf., C 408 et 409. — Arch. Ch. de Com., C 8 (série moderne).

(57) Arch. Ch. de Com., C 621.

Section C. — EDIFICES COMMERCIAUX

Parmi les divers bâtiments ayant servi au commerce et aux commerçants nantais, un édifice mérite la place d'honneur, car il abrita en quelque sorte le « centre nerveux » du port, ce fut la Bourse.

§ 1. — LA BOURSE (58)

Précédée dans l'existence, nous le savons, par la « Bourse de marchandises du Nord », au ^{xiv}^e siècle, dont la réunion bi ou tri-hebdomadaire des Hollandais sur la « Hollande » à Nantes au ^{xvi}^e siècle, n'était que la continuation, par la « Bourse et estappe d'Espagne » de la Fosse, à la fin du ^{xv}^e siècle, la première Bourse servant aux réunions de commerçants nantais, ne fut édiflée qu'à partir de 1641. Jusque là, les Nantais s'étaient contentés, semble-t-il, d'une salle de la maison commune ou d'une partie de la halle au blé, sans éprouver le besoin de réunions fixes, comme celles des marchands étrangers. Le développement du trafic du port, en enrichissant les négociants, modifia ce point de vue.

Décidée le 9 juin 1641 par le Bureau de Ville, la construction de la Bourse (dans la rue de la Fosse actuelle, près du passage du Commerce), fut adjugée le 24 juillet à Elie Brosset, moyennant 8.300 l. Cette Bourse, si on en juge d'après les vestiges dessinés par Hawke, était un bel édifice à trois étages, avec des fenêtres à sommet légèrement incurvé, des pilastres encadrant les fenêtres et un toit à pignon (59). L'édifice fut, nous l'avons vu, l'occasion de la création de la Société de la Bourse com-

(58) L'histoire complète de la Bourse ou plutôt des Bourses successives n'a jamais encore été écrite, non par faute de documents nombreux s'y rapportant. L'analyse de ces documents dépassant le cadre de notre étude, nous nous bornons ici aux grands traits, renvoyant pour le reste aux documents d'archives eux-mêmes.

(59) Guépin, *op. cit.*, p. 315. Gravure de Hawke.

mune. Les Hollandais boudèrent longtemps cette Bourse; les Nantais, de leur côté, ne s'y accoutumèrent pas facilement, tant étaient fortes les habitudes, car en 1660, une ordonnance de police de 1659 fut obligée d'intervenir pour contraindre les marchands à se réunir à la Bourse, de 11 heures du matin à 1 heure de l'après-midi (60). Selon différents documents, les commerçants obéirent désormais à ces prescriptions. Dès avant 1710, jusqu'à une date indéterminée qui ne dut excéder l'année 1724, les ventes de la Compagnie des Indes s'opèrent à la Bourse (61).

Au bout de quelque 80 ans d'existence, la Bourse, reposant sur des fondations insuffisantes, était devenue trop petite, à cause de l'augmentation du commerce en Amérique et il fallut, dès 1720, songer à en reconstruire une autre. Après quelques hésitations entre 3 projets (62), la Ville, ayant à sa tête Gérard Mellier, ardent animateur du commerce, décida, en 1724, de construire la nouvelle Bourse, suivant les plans de l'ingénieur Lafond, sur le Port au Vin (place du Commerce) perpendiculairement au fleuve, en saillie sur la place. Les travaux ayant été adjugés à l'architecte Caillaud pour 90.000 l., Gérard Mellier posa la première pierre de l'édifice le 22 mars 1724, au moment où venait d'être décidé l'alignement de la Fosse. L'édifice, achevé en 1733 au prix de 130.000 l. (en 1720 le fermier des Octrois avait offert 90.000 l. qui furent acceptées contre prorogation de son bail et en 1725 il avait donné 23.333 l. pour la Bourse), contient une salle de réunion, la chapelle transférée de Saint-Julien et diverses salles (63). La façade vers la Fosse était assez imposante avec ses deux étages de fenêtres à sommet arrondi, avec ses angles à clochetons, etc., représentée par une gravure de Volaire en 1758. Les marchands,

(60) Le Beuf, *op. cit.*, p. 116-117.

(61) Vignols et H. Sée (Compagnie des Indes), *op. cit.*, p. 493.

(62 et 64) Arch. mun. Nantes, GG 612.

(63) Arch. Ille-et-Vilaine, C 867, 870. — E. Dagault, *Histoire du Monument de la Bourse de Nantes* (Bull. Soc. Archéol. Nantes, 1909, 1^{er} sem. p. 93.

constamment troublés vers 1735, quand ils étaient à la Bourse, par les portefaix, arrimeurs, colporteurs, etc., qui se mêlaient à eux, obtinrent une ordonnance de police du 14 juillet 1735, confirmée par le Parlement et défendant l'accès de la Bourse aux « gens de cette espèce » (64). Ayant réussi, nous l'avons vu, à triompher des résistances du Bureau de Ville, le Consulat s'installa à la Bourse en 1754, y rendant la justice et y exerçant la police du bâtiment.

La deuxième Bourse joua de malchance comme la première et dura même moins de temps que celle-ci. En effet, en 1767, elle était tombée en ruines, toujours à cause de mauvaises fondations et était devenue inhabitable. Les Juges-consuls ayant refusé de construire à leurs frais une nouvelle Bourse sur la « Petite-Hollande » que la Ville leur avait offerte dans ce but, furent obligés de s'installer en location dans un appartement de 7 pièces, au premier étage de la maison Villestreux, place de la Petite-Hollande, tandis qu'une baraque en planches était construite en 1768 derrière la Bourse (à l'emplacement à peu près du square actuel de la Bourse), abritant dans deux salles, la chapelle Saint-Julien ou du Commerce, et le lieu de réunion des commerçants.

La solution d'attente adoptée amena la Ville à décider la construction d'une quatrième Bourse. Le projet de Ceineray, en 1788, jugé insuffisant, fut remanié par Crucy, en 1789. La dépense devait se monter à 400.380 l. que la Ville accepta (64). Telle était la situation lorsque la Révolution éclata.

§ 2. MAGASINS ET ENTREPÔTS

A) *Magasins particuliers*

Si les renseignements précis manquent sur les magasins et entrepôts de Nantes sous l'Ancien Régime, principalement aux *xvi^e* et *xvii^e* siècles, la raison en est sans

(64) E. Dagault, *op. cit.*, p. 93-94.

doute que dès avant 1491, comme nous l'avons vu, les négociants avaient leurs magasins propres pour entreposer les marchandises dont ils trafiquaient. Ces magasins tenant lieu de vrais entrepôts, qui n'existaient pas encore, souvent ne se discernaient pas très bien au premier regard, car ils étaient presque toujours situés dans la demeure même du négociant ou courtier, au rez-de-chaussée ou plus bas que la chaussée dans « de vastes caves de pierre de taille bien jointoyées, dallées, spacieuses, fraîches, aérées de soupiraux grillés » que l'on peut encore admirer aujourd'hui dans les maisons de la fin du xvii^e et du xviii^e siècles, « aux alentours de la Fosse et dans les quartiers neufs de l'île Feydeau » (65).

B) *Halle au blé*

Toutefois, dès le xvi^e siècle, semble-t-il, une halle au blé existait près du Port au Vin. Elle servit parfois, nous le savons, de lieu de réunion pour les commerçants avant la première Bourse. Cette halle fut l'objet de remaniements et de reconstructions au milieu du xviii^e siècle.

c) *Salorges* (66)

Vers le milieu du xvi^e siècle, Nantes fut dotée de Salorges (magasins à sels) construites sur le terrain de la Pitaudière en Chantenay, peu après 1558, pensons-nous, puis d'un autre magasin bâti à l'emplacement de la maison Taverne. L'histoire de ces Salorges nous est inconnue, mais on sait que des difficultés de mitoyenneté surgirent et qu'un passage fut établi, au xvii^e siècle sans doute, le long de ces Salorges, pour desservir les maisons sises derrière elles.

Rapidement, les deux Salorges de la Pitaudière et de la maison Taverne durent être insuffisantes pour entreposer les sels, car au xviii^e siècle nous trouvons l'exis-

(65) Gaston Martin (Mellier, *op. cit.*, p. 11, et (*Compagnie des Indes*) *op. cit.*, p. 72.

(66) Arch. Loire-Inf., C 51.

tence de 4 Salorges : la Hautière, le Launay, la Pitau-dièrre et la Chapelle, auxquelles, en 1756, on entreprit des réparations en même temps qu'au magasin des marchandises prohibées à destination de la Guinée. Vers cette époque (67) les Salorges se composaient de deux bâtiments perpendiculaires à un troisième et au fleuve. Ils avaient des contreforts de pierre et aucune ouverture, si ce n'était au moins la porte d'entrée surmontée d'une sorte de trumeau et à laquelle on accédait par un escalier droit. La toiture était à double versant.

De 1776 à 1778 furent construites en granit de nouvelles Salorges pour les Fermiers généraux. Le bâtiment immense qui existe encore maintenant, coûta plus de 500.000 l. et servit au dépôt provisoire des sels de Gascogne destinés à l'intérieur du royaume. Il subit plusieurs augmentations, de 1780 à 1790 (68).

D) *Entrepôts de la Compagnie des Indes* (69)

Vers 1695, la Compagnie des Indes acquit des hangars. Au début du XVIII^e siècle, dans les maisons achetées par celle-ci en 1709 à Chézine, furent établis les magasins de la Compagnie : entrepôts bientôt trop petits et hangars de planches provisoires, manquant d'étanchéité et de sécurité. Ce fut en 1726 seulement que l'on chercha à remédier à ces inconvénients en commençant au port d'Estrées la construction d'un vaste entrepôt qui devait rester longtemps en chantier. Une salle cependant fut rapidement achevée. Elle servit aux ventes de la Compa-

(67) D'après le manuscrit 512 de la Bibliothèque de l'Institut représentant en particulier les Salorges, (reproduction aimablement communiquée par M. Guiraud-Mangin).

(68) Arch. Loire-Infér., C 52, 53. — Grelier, *Considérations sur la ville de Nantes et le département de la Loire-Inférieure* (Lycée armoricain, 6^e vol.), 1825, p. 27-28. — J.-J. Lecadre, *La Pierre Nantaise et l'Hermitage* (ibidem), p. 37.

(69) Arch. mun. Nantes, HH 224. — Arch. Ille-et-Vilaine, C 1591. — Gaston Martin (Compagnie des Indes), *op. cit.*, p. 13, 72, et (Mellier), *op. cit.*, p. 11, en légère contradiction avec le précédent ouvrage pour la date des premières acquisitions de la Compagnie.

gnie, avec une tribune au fond et des bancs devant la tribune, selon la description qu'en fit le subdélégué de Nantes en 1732.

E) *Magasins et Entrepôts divers*

En dehors de tous les édifices qui précèdent, Nantes posséda, au milieu du XVIII^e siècle au moins, un certain nombre de magasins et entrepôts, situés selon toute vraisemblance, à proximité des quais de la Fosse, d'Estrées, etc... et qui nous sont connus, sauf le magasin des marchandises prohibées à destination de la Guinée (70), grâce à l'organisation administrative des Fermes générales décrite vers 1766 par Expilly (71). Ces magasins et entrepôts furent les suivants : un entrepôt du prohibé de Hollande (72), un magasin du prohibé des Indes, un magasin des marchandises pour les Iles d'Amérique et l'étranger, un magasin des cafés des Indes, supprimé semble-t-il (73), vers 1776 et auquel fit suite un bâtiment assez vaste appelé entrepôt des cafés (74), vers 1788 (rue Lamoricière actuelle, près de la Chézine. Ce bâtiment, qui subsiste partiellement, devait servir de prison sous la Révolution. Aux environs de 1777, les documents (75) ne mentionnent plus l'existence que de deux entrepôts.

Section D. — CONSTRUCTIONS ET NAVIRES

§ 1. — CONSTRUCTIONS NAVALES

A peine la Bretagne venait-elle d'être unie à la France quand les constructions navales nantaises eurent l'occasion d'être mises à l'épreuve par le roi, qui obligea la

(70) Arch. Loire-Inf., C 51.

(71) Expilly, *op. cit.*, p. 51. — Voir aussi Arch. Ch. de Com., C. 769, 771.

(72) Arch. Ch. de Com., C 770.

(73 et 75) Arch. Ch. de Com., C 262.

(74) Arch. Ch. de Com., C 586. Conditions imposées aux usagers vers 1760. — Pied, *op. cit.*, p. 163.

Ville à lui livrer deux « caraques » (76) de 1.000 t^x que celle-ci dut faire construire pour être utilisées aux guerres d'Italie (voir p. 185). On retrouve ensuite la mention de constructions importantes à Nantes avec le règne de François I^{er} pendant lequel fut lancé la « Nonpareille » (77), navire de haut bord très grand, puis sous Henri II, le « Grand Henry » et le « Grand Caraquen », les deux plus grands vaisseaux de guerre français de l'époque (78). L'année 1583 marqua le transfert des chantiers, du Port au Vin (cf. *supra*, p. 173) à la grève de l'île Gloriette. Ce changement eut-il des conséquences fâcheuses sur l'importance et la qualité des constructions nantaises ? La chose est fort probable, même si on n'interprète pas le mutisme des textes comme équivalent à une disparition presque totale des navires construits à Nantes.

Quoiqu'il en fût, vers 1660 (79) et dans la suite, les constructions navales nantaises étaient réputées. La construction et l'équipement des navires de la Compagnie de la France équinoxiale (v. p. 159) n'en furent-ils pas un éloquent témoignage ? Aux environs de 1668, les chantiers étant insuffisants, on installa à Indret d'autres chantiers, mentionnés dans un procès-verbal du bureau de Ville. On y construisait des navires atteignant de 100 t^x, comme le « Français », à 400 t^x, comme le « Saint-Estienne », mesurant 82 pieds (26^m65) de quille, tandis que les anciens chantiers de l'île Gloriette, transportés à la Fosse, près du Sanitat, entreprenaient la construction de petits navires de 50 à 75 et 100 t^x.

(76) G. Touchard-Lafosse, *La Loire historique, pittoresque et biographique*, t. IV, p. 103.

(77) Travers, *op. cit.*, II, p. 298.

(78) Mellinet, *op. cit.*, I, p. 109.

(79) Tous les renseignements qui suivent sont, sauf avis contraire, extraits de l'étude de S. de la Nicollière-Teijero, *Les Constructions navales, Les Chantiers de la Loire et la Foue du port de Nantes (La ville de Nantes et la Loire-Inférieure)*, t. II, p. 179-184), d'après Arch. mun. Nantes, EE 222, 223, 237, 247, 269.

A la fin du xvii^e siècle, époque où la construction navale devint une science (80) grâce à Colbert qui accorda des primes pour les navires supérieurs à 100 t^x, on échouait près du Sanitat les navires « pour les rabouder, calfeuster et goudronner, soit pour rompre les bastimens, ou pour en construire de nouveaux ». L' « Achille », bâti en 1726 par Arnould (81), avait une quille mesurant 77 pieds, deux ponts, un balcon arrière en saillie, un avant effilé et sinueux portant un buste. Vers 1730, les chantiers de la Fosse occupaient un espace de 80 toises, mais la hauteur des vaisseaux gênait la vue et embarrassait les quais. En conséquence, par arrêt du 18 juillet 1738 (82), les chantiers furent transférés à Chézine, où ils se trouvèrent trop à l'étroit car on ne pouvait y construire de navires supérieurs à 90 pieds (29^m25) de longueur. On fut contraint d'installer d'autres chantiers au pied du coteau de Miseri et sur un nouveau terrain à Chézine, où il fut possible d'entreprendre la construction de navires longs de 130 pieds (42^m25) comme l' « Apollon », mis à l'eau en 1745. La grande part prise par les corsaires nantais à la course durant le xviii^e siècle ne fut pas sans procurer du travail aux chantiers nantais encore réputés en 1768, puisque cette année-là ceux-ci construisirent le « Saint-Jean-Baptiste » (83), utilisé par Surville lors de son dernier voyage autour du monde. En 1777, ne voit-on pas le comte d'Artois assister à la mise à l'eau de la « Rosière d'Artois » (84), construit à Chézine. Les chantiers de Chézine furent, semble-t-il, vers 1782, transférés à Chantenay, au-dessus de la Piperie (85). Les constructions nantaises furent dans une situation très brillante

(80) Ed. Paris, *op. cit.*, p. 141.

(81 et 82) Arch. Ch. de Com., C 664. Coupe de profil. Arrêt du Conseil.

(83) L. Guérin, *Histoire maritime de la France*, t. IV, p. 443 et sqq.

(84) Mellinet, *op. cit.*, V, p. 257.

(85) Arch. Loire-Inf., C 356.

à la fin du XVIII^e siècle ; en dehors des chantiers du quai des constructions et de Chantenay (Piperie), il existait des chantiers (86) à Trentemoult, Indret, Basse-Indre, Couëron, Le Pellerin, Paimbœuf. D'après une lettre de la Cour à l'Administration de la Marine à Nantes, les conditions dans lesquelles les constructeurs nantais travaillaient étaient telles qu'en 1786 par exemple, les prix de Nantes étaient inférieurs d'un tiers à ceux du Sud de l'Angleterre, mais la durée des navires était plus faible (12 à 15 ans au lieu de 21). La Révolution, comme nous le verrons plus loin, devait tirer profit des qualités des chantiers nantais.

§ 2. — TYPES DE NAVIRES

Les caraques (87) construites à Nantes vers 1496 étaient des navires ronds, massifs et solidement liés, jaugeant 1.000 t^x (?), avec des haubans, un gouvernail fixé à l'étambot. Le commerce utilisait aussi à cette époque des galiotes (88) ou felouques, petits bâtiments longs et étroits marchant à la voile et à la rame, comme les galères.

Au XVI^e siècle, le port de Nantes connut sans doute plusieurs types de navires (89) : des barques de quelques tonneaux seulement ou de 50 à 80 t^x ayant de « grosses formes plates » analogues à celles de nos chasse-marée actuels, avec un gouvernail à charnière et non plus latéral, des nefs arrondies et grosses à l'avant, présentant des flancs larges qui se rétrécissaient un peu à l'arrière plat, supportant un château, symétrique du château avant, une quille ronde, deux grands mâts portant une hune à mi-hauteur et des voiles trapézoïdales, un ou deux petits mâts à la poupe. Peut-être même les Nantais reçurent-ils des caravelles, formant de profil une assez ample courbe, avec

(86) Joly, *op. cit.*, p. 310.

(87) Cf. *supra* note 76.

(88) Travers, *op. cit.*, II, p. 238.

(89) D'après Edmond Paris, *op. cit.*, p. 17. — Jal., *op. cit.*, II, p. 205, 233.

un château arrière très relevé, quatre petits mâts d'une seule pièce qui, sauf le premier ayant deux petites voiles en forme de trapèze, supportaient de grandes voiles latines, les haubans allant presque jusqu'au sommet des mâts. Et les flûtes hollandaises qui devaient être si utilisées au xvii^e siècle, firent sans doute leur apparition dans la basse-Loire maritime au cours du xvi^e siècle.

La flûte hollandaise (90) avait une quille ronde, un château arrière très relevé, une figure sculptée à l'avant, trois mâts à hune ronde située au milieu. Les deux premiers mâts tenus par des haubans croisés jusqu'à la hune, puis par des haubans simples, servaient à fixer chacun deux voiles à rayures, ayant la forme d'un trapèze, tandis que le mât arrière tenait une voile triangulaire, également à rayures. Une grande cavité ronde était percée à la poupe, au sommet du gouvernail, etc. Ce type de navire était le navire par excellence de Nantes, car son faible tirant d'eau convenait seul, nous l'avons vu, à la Loire. Cependant, au xvii^e siècle, en dehors des navires de 40, 50, voire 200 t^x qui étaient souvent la proie des pirates ou de corsaires, les barques pontées furent très employées, non seulement par le cabotage, d'après les documents d'archives, mais encore par le commerce international en particulier avec Bilbao, comme le prouvent les listes de navires entrés ou sortis de ce port (91). Notons en passant que les navires nantais utilisés pour ce trafic depuis le milieu du xvi^e siècle appartenaient aussi bien au port de Nantes qu'aux petits ports de Pouliguen (Poliguen), du Croisic (Cresuicq), de Rohars (92) et avaient souvent un faible tonnage (20 à 25 t^x en moyenne, parfois 45, 50,

(90) *Idem*. Figures 53 à 56, p. 20 et sqq.

(91) *Archivo del Consulado de Bilbao*. — *Libros o cuentas de averia (passim)*, cf. *supra*, p. 141, et *idem* notes 9, 10, etc..., sur Guiard y Larrauri, *op. cit.*

(92) Au sujet de la flotte de Rohars, voir D. Barthélémy, *Une citée ignorée de la Loire-Inférieure. La ville de Rohars* (*Bull. Soc. Archéol. Nantes*, 1925, p. 45). Cf. *supra*, les affrètements des Senores del Salvo Conducto (Contractation), p. 140-141..

90). En 1664, une enquête sur la marine marchande du comté nantais (93) nous apprend qu'à ce moment Nantes ne possédait environ que 49 navires pontés de deux ponts en général, portant 4.153 t^x de marchandises. Les gabares (94) servant à la navigation fluviale, soit entre Paimbœuf et Nantes, soit en amont de Nantes, au milieu du xvii^e siècle, mesuraient en général 38 pieds 6 pouces (12^m50 environ), avaient la proue et la poupe obliques, de 4 pieds 10 pouces au-dessus de la ligne de flottaison tandis que le centre s'incurvait pour se rapprocher du niveau de l'eau sans l'atteindre. Ces gabares jaugeaient de 30 à 60 t^x (95). Au cours du siècle, des perfectionnements (96) avaient été apportés au navire rond de l'Océan. S'il avaient conservé ses deux châteaux, du moins avait-on adopté le gouvernail à gonds, les voiles superposées avec leur surface « réglée par l'addition de parties unies par des lacets ». La hune était devenue « une plate-forme soutenant le mât supérieur par des haubans et sur laquelle on manœuvrait et serrait la voile supérieure ».

Dans la première moitié du xviii^e siècle, les navires, d'après les états d'entrées et de sorties de Nantes (97), eurent tendance à augmenter de tonnage. Ils atteignirent très souvent 200 à 250 t^x et 300 à 350 t^x pour le commerce aux Iles ou en Guinée. Ils devaient presque tous ressembler à l'« Achille » décrit plus haut (p. 184). En 1704, la flotte nantaise (98) comprenait 1.332 navires, soit 100.000 t^x environ, plaçant Nantes à la tête de tous les ports avant Brest, Bordeaux, Le Havre, etc. En 1721, on notait plus de 2.000 navires, représentant approxi-

(93) L. Maître, *Situation de la Marine marchande du Comté nantais*, d'après enquête de 1664 (*Ann. Bretagne*).

(94) D'après un dessin coté, Arch. Ch. de Com., C 664.

(95) Gabory, *op. cit.*, p. 383.

(96) Ed. Paris, *op. cit.*, p. 141. — Nogars et Oualid, *L'évolution du Commerce, du Crédit et des Transports depuis cent cinquante ans*, 1914, p. 33 à 40.

(97) Arch. mun. Nantes, HH 228. — Mouvement de navires pour l'Amérique.

(98) Arch. Loire-Inf., L 360.

mativement 200.000 t^x. Les galiottes hollandaises (99), en usage depuis longtemps à Nantes étaient très élevées sur l'eau, rondes à l'avant et à l'arrière, avaient deux mâts, un grand et un mât de tape-cul. Elles devaient fréquenter Nantes jusque vers 1780, époque où sans doute l'état de la Loire ne leur permit plus de remonter. Quant aux navires négriers (100), dont le nombre augmenta avec le développement de la traite des noirs, ils ne se différenciaient guère des autres, sinon peut-être par quelques aménagements intérieurs, les nègres étant mis au fond de la cale. Ils étaient du type soit de l' « Eole », corvette d'un moyen tonnage, soit de la « Marie-Séraphique », brick jaugeant 150 t^x et utilisé à la traite vers 1772, sous les ordres du capitaine Caugy. L'augmentation de la capacité des navires s'était traduite, avant le milieu du siècle, par l'entrée et la sortie (101) de navires entre 150 et 400 t^x pour les « Isles » et Marseille, alors que les navires étrangers variaient entre 20 et 200 t^x environ, les caboteurs de 20 à 100 ou 150 t^x, parfois 200 t^x, comme les caboteurs venant par exemple de Dunkerque (102). L'étrave (103) était devenue courbe vers le bas et s'élevait droite hors de l'eau. La mâture, plus élevée et tenue par un solide gréement, servait à déployer d'énormes voiles. La simplicité dans les ornements avait succédé à la profusion et le navire résistait mieux que jadis aux ouragans tandis que l'intérieur s'était peu perfectionné, la cavité

(99) D'après le modèle O. 4 du Musée rétrospectif des Salorges à Nantes. Nous profitons de l'occasion qui nous est donnée, pour remercier ici M. le conservateur du Musée de nous avoir communiqué les renseignements figurant au catalogue encore manuscrit et nous exprimons notre gratitude aux propriétaires du Musée qui nous ont si libéralement laissé utiliser les « modèles » de leurs belles collections.

(100) Musée des Salorges. D'après deux modèles, n^o O. 76.

(101) Arch. Ch. de Com., C 857-858.

(102) D'après Robert Sand, *La situation économique du port de Dunkerque*, 1928, p. 25.

(103) Cf. pour toutes les caractéristiques des navires de cette époque. Ed. Paris, *op. cit.*, p. 141.

du pont supérieur ou « grande rue » ayant été supprimée tardivement et le pont intermédiaire faisant défaut.

Mais, en dépit des travaux de Magin, quand l'état de la Loire se fut aggravé, c'est-à-dire après 1760, les navires de 3 à 400 t^x furent obligés, nous l'avons vu, de rester à Paimbœuf, etc. (voir p. 168) et, par voie de conséquence, le tonnage des navires arrivant à Nantes, diminua très notablement puisque, vers 1785, ces navires n'étaient plus que « du port de 100 à 150 tonneaux et quelquefois 200 tonneaux » (104). Aussi les gabares, pontées ou non, jaugeant de 80 à 130 tonneaux, ou les *gabareaux* d'un moindre tonnage avaient-ils la plus belle place dans la montée ou la descente de la Loire, de Nantes à Paimbœuf. La navigation fluviale, en outre, se servait de dix autres espèces de bateaux (105) : les *chalands*, ayant jusqu'à 27^m de longueur sur 3^m89 de largeur, portant 60 t^x, tirant 2 pieds d'eau et naviguant avec une seule voile fixée à un mât ; les *sapines*, non mâtées, faites de planches de sapin, mesurant 28^m de long, 3^m56 de large et portant 70 t^x seulement à la descente de la Loire, que Carrier devait faire exécuter par certaines sapines pour les Noyades révolutionnaires ; les *toues*, les *futreaux*, bateaux de dimensions variables ; les *barges*, sorte d'allège du port de 2 à 6 t^x, ayant une proue et une poupe à angle aigu avec une mâture et une voilure mal proportionnée ; les *sentines* (principalement sur l'Erdre), les *bachots*, les *pyards*, les *charreyonnes*, les *annequins*, bateaux de diverses formes et en général d'assez faibles dimensions.

Enfin, en terminant, faisons remarquer que tous les navires de mer (106) d'un certain tonnage, en particulier les navires marchands utilisés pour les longues navigations ou le « cabotage international » avaient toujours eu des

(104) *La Navigation sur la Loire et ses affluents vers 1785*, copié par M. l'abbé R. Garnier (*Ann. de Bretagne* 1924, n° 1, p. 78-79). Extrait d'un mémoire de l'époque.

(105) Sur tous les bateaux fluviaux à la fin du XVIII^e siècle, cf. Huet, *op. cit.*, p. 193-194.

(106) Ed. Paris, *op. cit.*, p. 20.

formes voisines de celles des navires de guerre parce que, depuis le xvi^e siècle au moins, ils avaient été obligés de s'armer de canons pour se défendre contre les pirates ou les corsaires montant souvent eux-mêmes, d'anciens navires marchands. La course (107) en effet, véritable industrie pour les armateurs en temps de guerre, provoquait la destruction de tellement de navires de guerre, au surplus insuffisants que les corsaires armaient des navires de commerce pour courir sus à l'ennemi et ramener des prises souvent fructueuses après avoir connu parfois de terribles luttes. Notons en passant que les corsaires nantais des xvii^e et xviii^e siècles se rendirent célèbres par leur audace presque à l'égal des Malouins. Il suffit de citer à ce propos les noms glorieux de Cassard, Vié, Crabosse, etc., pour s'en convaincre.

(107) Cf. en particulier Gabory, *op. cit.*, p. 352 et sqq. Voir aussi *infra*, la Conclusion, note 4.

CHAPITRE IV

Systeme fiscal

Malgré l'union de la Bretagne à la France, le système fiscal régissant le port de Nantes et ses accès, ne fut pas modifié complètement. Si la stabilité administrative fut la règle, de nouveaux droits s'ajoutèrent aux anciens, en particulier des péages dont un certain nombre furent supprimés à la fin du xvii^e et surtout au xviii^e siècle. Toutefois l'enchevêtrement des droits (1) n'empêche pas de pouvoir présenter, vu l'abondance des documents, un tableau fiscal plus complet et plus clair que jadis.

Section A. — DOUANES

Bien que la démarcation ne fut peut-être pas encore bien nette à la fin du xv^e siècle, d'après les pièces d'archives, il y avait deux catégories de douanes : la Traite domaniale et la Prévôté de Nantes, auxquelles devaient s'ajouter plus tard d'autres douanes. Tous ces droits faisaient partie de la fiscalité propre au roi, en constituant les revenus directs de celui-ci (2).

§ 1. — LA TRAITE DOMANIALE (3)

Remontant probablement, nous l'avons vu, aux droits de douanes accordés par les Etats de Bretagne au duc

(1) Gabory, *op. cit.*, p. 23.

(2) F. Quesette, *op. cit.*, p. 292 et 294.

(3) Arch. Ch. de Com., C 781-787. Voir aussi Le Beuf, *op. cit.*, p. 40-41, 183-186-188 et surtout Gabory, *op. cit.*, p. 22-23. — Bonnassieux, *op. cit.*, 5 a, 271 a.

Jean IV, et surtout au droit de sortie remplaçant les « devoirs et trépas de Saint-Nazaire » les droits de la Traite domaniale, vers 1565 étaient appelés « devoir d'issue » s'élevant avec les briefs à 3 deniers monnoie par tonneau, d'après le mémoire adressé par les Nantais au roi contre les exactions de Sanzai.

Mais bientôt la Traite domaniale fut qualifiée couramment : douanes de Bretagne. En effet c'était une douane provinciale, distincte de la Prévôté de Nantes. Les pancartes fixant les tarifs dataient du 3 décembre 1512 (4), à la suite d'abus par les commis, et du 16 juin 1537. Elles établissaient des droits de sortie hors de Bretagne sur les vins, la laine, les bois, les pierres, etc... Les toiles, les draps, la cire, le beurre, les cuirs, le chanvre, la laine et le savon (5), la mercerie, le suif avaient un tarif spécial. Enfin un tarif uniforme de 8 deniers pour livre ou 30^e de la valeur (article 48 de la pancarte de 1538) visait toutes les marchandises non désignées expressément. La Traite domaniale était donc nettement spécialisée, ne jouant qu'à la sortie de la province, et encore, à partir du xvir^e siècle, pour les marchandises non originaires de Bretagne à destination de l'Amérique. Les produits consommés en Bretagne, payaient un droit moins élevé de passe-porte en remplacement de la Traite qui ne pouvait jouer (6).

Comme d'usage, les droits de la Traite domaniale étaient affermés. Un bureau installé à la tour de la Prévôté, près de la porte de la Poissonnerie, en assurait la perception, sans parler des commis établis un peu partout, notamment du Pellerin à Nantes et depuis 1626 dans la tour de Pirmil.

(4) Arch. Ille-et-Vilaine, C 3258. Le tarif de cette pancarte est reproduit dans Expilly, *op. cit.*, p. 98.

(5) Pour le tarif spécial de la laine et du savon voir Bibl. mun. Nantes 211092, C 563 R. Arrêt.

(6) Gabory, *op. cit.*, p. 22, compare à juste titre la traite domaniale de Bretagne à la traite foraine de France.

Inutile d'ajouter qu'au cours du xvii^e siècle, les commis, alors nombreux, malgré les plaintes des négociants troublaient le trafic par leurs visites dans les bateaux dont ils remuaient, non sans inconvénients, les marchandises pour les fouiller.

L'édit de Colbert de 1664, qui tenta partiellement de réaliser l'unité douanière de la France sous la forme des cinq grosses Fermes, laissa subsister la Bretagne comme province réputée étrangère, à la demande de celle-ci. Aussi la Traite domaniale ne subit-elle pas de changements notables jusqu'à la Révolution.

§ 2. — LA PRÉVÔTÉ DE NANTES (7)

Désignés vers 1565 sous le nom, semble-t-il, de « devoir d'entrée », les droits de la Prévôté de Nantes étaient la continuation directe des droits perçus jadis pour les comtes de Nantes par le prévôt, en même temps chargé de la police (cf. *supra*, p. 63). Ils constituaient la douane du comté nantais dont les revenus étaient passés au roi en sa qualité de successeur des comtes.

D'après la pancarte du 25 juin 1565, profondément bouleversée en 1590 par le duc de Mercœur, qui porta tous les droits d'entrée à 1 et 2 l., à l'exclusion des harengs, des huiles de poissons et, après un retour au taux normal, sensiblement modifiée en 1608 par Henri IV, qui établit un droit de 3 deniers tournois sur les marchandises entrant et sortant du port de Nantes, le tarif de la Prévôté était le suivant : 6 deniers par livre ou 40^e de la valeur des marchandises, en particulier du sel (8), selon estimation ; mais les toiles, les épiceries, les drogueries, la quincaillerie, etc., payaient 2 sols 6 deniers par charge de 150 l. Le blé, le froment et les vins, sauf les vins nantais, acquittaient différents droits et les eaux-de-vie, sou-

(7) Arch. Ch. de Com., C 760-763. Consulter aussi Le Beuf, p. 184-188 et Gabory, *op. cit.*, p. 23. — Bonnassieux, *op. cit.*, p. 28 a, 115 a, 120 a, 154 b, 207 a, 226 b, 248 b, 259 b, 353 b.

(8) Voir Arch. Loire-Inf., C 295. Arrêt du Conseil de 1718.

mises à un droit de sortie de 45 sols par barrique d'eau-de-vie bretonne expédiée de Nantes à l'étranger, en vertu d'un arrêt du 2 novembre 1628 (9), devaient, en général, 16 sols et quelques deniers. Les sucres (10) furent soumis à des tarifs variables suivant les époques, à l'entrée : 15 l. par 100 l. pesant, puis 22 l. 10 sols pour les sucres raffinés étrangers à partir de 1655; 40 sols du 100 pour les sucres des Iles, depuis 1670; 3 l. pour les sucres bruts, 15 l. pour le sucre terré, 22 l. 10 sols pour les raffinés vers 1685; puis 8 l. par 100 pesant de raffiné, à partir de 1696; 60 l. par 100 de sucres étrangers, après 1782, etc... Quelques marchandises étaient affranchies des droits de la Prévôté à l'entrée : la morue, la laine, et jusqu'à un arrêt de 1740 l'indigo. A la sortie aucun produit colonial important et les drogueries, sauf peut-être le café, ne payaient de droit. En dehors des exceptions qui précèdent et de certains cas à partir de la fin du xvii^e siècle (tarif de 1667, arrêts de 1723 et 1725, pour les caboteurs et barques chargées de marchandises provenant de la Compagnie des Indes) (11), les marchandises étaient assujetties aux droits de la Prévôté quand elles entraient ou sortaient par mer au trépas de Saint-Nazaire, mais elles ne les devaient qu'une fois. Certaines marchandises, comme les blés et les vins venant de France par la Loire payaient aussi ces droits. La taxe (12) qui s'élevait à 20 sous par pipes de vin, avait été réduite à 12 sous par lettres, patentes de 1611 et avait, semble-t-il, servi, pendant un moment de concert avec le droit de 40 l. sur la sortie des vins, à l'entretien (13) des bâtiments convoyant les navires marchands.

(9) Arch. Ille-et-Vilaine, C 3258. Voir *supra*, p. 107, et la résistance du Parlement, de la Cour des Comptes.

(10) Arch. Ch. de Com., C 731. — Cf. Lerat, *Etude sur les origines, le développement et l'avenir des raffineries nantaises*, 1911, p. 24 à 45, passim.

(11) Dernis, *op. cit.*, t. III, p. 535 et 697.

(12) Arch. Loire-Inférieure, C 291.

(13) D'après Gabory, *op. cit.*, p. 347.

Le droit de la Prévôté, souvent appelé du 40°, tenait lieu à Nantes du droit des Ports et havres, ce qui avantageait légèrement Nantes par rapport aux autres ports bretons (14). Des droits accessoires étaient perçus en vertu de la pancarte de la Prévôté. Nous en renvoyons l'étude à celle des droits divers. Vers 1560, le personnel de la Prévôté (15) comprenait un « contrôleur général, chargé de la visite de tous les bâtiments venant du bas ou du haut de la rivière, un receveur et un contrôleur prélevant la somme de 2 sous 6 deniers » par brevet. Le même personnel assurait la perception de la Traite domaniale, comme il résulte des documents. Bientôt la réglementation de la Prévôté se montra sévère. Une ordonnance de police du 22 décembre 1590 complétée par un règlement des généraux de Finance du 18 juillet 1598 (16), obligeait les navires venant d'amont à stationner devant l'île au dessus de Richebourg pour faire visiter leur cargaison (« branlage », marque du navire par un commis de la Prévôté) sans pouvoir séjourner plus de cinq jours, puis, après rechargement à la Fosse, le navire était obligé de remonter sans arrêt jusqu'à l'île ci-dessus, où il fallait « branler » encore et faire enlever la marque. Des bateaux de la Prévôté gardaient le fleuve tant pour les droits de la Prévôté que pour les Octrois.

Les mesures prises furent légèrement modifiées par une sentence des Juges des Traités du 20 mars 1694 et par un arrêt du 6 décembre 1707 (17). Les navires arrivant de la mer ou des rives comprises entre Ancenis et le Pellerin

(14) Le droit des ports et havres sur les marchandises entrant dans les ports de Bretagne ne rapportait que 70.000 l. par an vers 1689, d'après Quessette, *op. cit.*, p. 294.

(15) Cf. S. de la Nicollière-Teirejo (Marine xvi^e), *op. cit.*, p. 471-472.

(16) Arch. mun. Nantes, EE 235. Mandement du duc de Mercœur. Ordonnance de police de 1590. — Bibl. mun. Nantes, 217, 197, C 749. Règlement manuscrit de 1598.

(17) Bibl. mun. Nantes (*ibidem*). Arrest du Conseil de 1707. — Voir aussi Arch. Loire-Inf., C 16. Arrêt de 1704.

devaient être conduits à la Fosse (l'Hermitage) ou avait lieu la vérification de la cargaison et d'où les marchands avaient à se rendre au bureau de la Prévôté pour faire leurs déclarations. Des congés de la Prévôté étaient nécessaires pour aller décharger les navires à Pirmil ou aux « Ponts », en présence des commis qui percevaient les droits. En vertu de l'arrêt du Conseil du 7 août 1703 intervenant après l'impression (18) de la pancarte en 1702, le paiement des droits s'effectuait en argent ou en nature par le prélèvement de marchandises et il devait avoir lieu dans le délai d'un mois. Le produit (19) en était assez important puisqu'il était évalué vers 1689 entre 100.000 et 180.000 l. Le bureau de la Prévôté qui servait aussi, comme nous le verrons, à la perception de droits appartenant à des particuliers, après s'être longtemps confiné dans la tour de la Prévôté, se trouvait au milieu du XVIII^e siècle (20) sur la place actuelle de la Bourse comme le montre si bien une sépia représentant le Bureau et le pesage de marchandises en plein air devant des commis assis autour d'une table sous une tente.

A côté de la Traite domaniale et de la Prévôté, Nantes a connu d'autres droits ayant le caractère de véritables douanes supplémentaires, surtout à partir de Colbert.

(18) Arch. Loire-Inf., C 295.

(19) Quessette, *op. cit.*, p. 294.

(20) Bibl. de l'Institut. Manuscrit 512, n° 7, p. 159. (Reproduction communiquée par M. Giraud-Mangin). Le plomb de la Prévôté qui servait à marquer les marchandises d'après l'édit de 1717, représentait sur le droit un écu elliptique aux armes royales avec couronne et colliers sans parler de l'inscription : PREVOSTÉ DE N[ANTES]. Au revers figurait l'inscription : PAIS ETRANGERS, quand il s'agissait de marchandises étrangères transitant à travers la France. — Sceau original dans la collection de M. Blanchet, de l'Institut, qui nous l'a aimablement communiqué. Voir sur cette question Ant. Sabatier, *op. cit. infra*, p. 166.

§ 3. — DOUANES DIVERSES.

a) *Devoir appartenant aux Etats* (21).

En 1580, les Etats de Bretagne, en compensation de quelques charges de trésoriers supprimées, reçurent du roi la permission de percevoir 12 ou 15 sols sur les vins espagnols et sur les vins des côtes françaises de l'Atlantique destinés à l'exportation, sauf pour ces derniers, en Angleterre, en Espagne ou en Flandre. Ce droit fut temporaire mais incontestablement il constituait une douane.

Si jamais le tarif de 1664 assez modéré et jugé insuffisant par les manufacturiers (22) ne joua pas en Bretagne réputée province étrangère et il ne fut peut-être pas sans avoir une influence indirecte sur Nantes car les marchandises arrivant des Cinq grosses Fermes à Nantes, par mer ou par terre avaient acquitté les droits de sortie du tarif de 1664, de même que les marchandises des autres provinces du royaume payaient des droits locaux à la sortie des dites provinces.

b) *Tarif de 1667* (23).

A la différence du précédent, le tarif de 1667 qui augmenta considérablement les droits d'entrée, fut perçu sur la plupart des marchandises venant de l'étranger et sur un certain nombre de produits à la sortie, en Bretagne même, par conséquent à Nantes, sans cela le mercantilisme résolu de Colbert aurait été inefficace à cause des fuites possibles grâce à la contrebande entre la Bretagne et les Cinq grosses Fermes. Il convient de noter que lorsque le tarif de 1667 jouait, les droits de la Prévôté n'étaient pas perçus. Au surplus ce tarif ne resta pas longtemps en vigueur, disparaissant en 1672 pour l'Angleterre, en 1678

(21) Bibl. mun. Nantes, 100426 R., d'après un arrêt contre le fermier des devoirs des Etats, en 1595.

(22) H. Sée (Evolution de la France), *op. cit.*, p. 107.

(23) *Idem*, p. 107-108.

pour la Hollande et amalgamé avec le tarif de 1664 dans le tarif de 1699.

c) *Domaine d'Occident* (24).

Par arrêt du Conseil vers 1717, fut établi un droit de 3 % sur les marchandises d'Amérique. Les Nantais protestèrent contre ce droit contraire à leurs privilèges renouvelés. Puis, par arrêt du 17 novembre 1727, un droit de 1 % fut levé à Nantes comme partout, sur les marchandises venant des Iles. A une date indéterminée, mais certainement avant l'arrêt du 8 décembre 1739 le droit fut abaissé à 1/2 %. Plus tard il se monta à 3 %, toutefois il se superposait au droit de la Prévôté mais était réduit de moitié pour les marchandises achetées avec le produit de la traite des Nègres, quand l'exemption accordée par l'ordonnance royale du 31 mars 1742 eût cessé d'exister.

Quant au droit sur les marchandises des Indes, si en apparence, il faisait le symétrique pour les Indes du Domaine d'Occident pour les Iles, ce n'était pas un véritable droit de douane mais plutôt une sorte de péage perçu à Nantes pendant les ventes de la C^{ie} des Indes pour l'entretien des quais, etc... (25).

Tous les droits de douanes y compris le Domaine d'Occident à partir de sa création ressortissaient administrativement au XVIII^e siècle des Fermes générales du roi après en avoir été distrait (26) en 1632. Vers 1764, à la tête de celles-ci, se trouvait à Nantes un directeur général des traites, tabac, gabelles et autres droits. Notons en passant que la Bretagne étant un pays rédimé était exempté de la gabelle (27), mais pour les commodités de l'approvisionnement des greniers de l'Anjou, du Maine, de la

(24) Arch. Ille-et-Vilaine, C 2241.— Arch. mun. Nantes, HH 236.
— Le Beuf, *op. cit.*, p. 186.

(25) Cf. Vignols et H. Sée (Ventes des Indes), *op. cit.*, *supra*.

(26) Arch. Ille-et-Vilaine, C 3475. — Expilly, *op. cit.*, p. 51.

(27) Arch. Ille-et-Vilaine (*Idem*). Déclaration du Roi maintenant l'exemption.

Touraine, du Berry, du Nivernais, du Bourbonnais, de l'Orléanais, d'une partie de la Bourgogne où régnait le système de la gabelle, les sels étaient pesés et entreposés à Nantes sous la surveillance des Commissaires subdélégués de la Chambre de Saumur avant d'être ensuite conduits sous sceau de plomb directement en Anjou et au delà par la Loire (28). L'administration proprement dite des Traités se composait d'un receveur général, de deux inspecteurs, d'un receveur particulier, d'un commis à la suite des acquits à caution, d'un commis aux brieux, d'un commis aux déclarations, d'un contrôleur de la recette, d'un contrôleur des entrepôts du prohibé de Hollande et des tabacs étrangers pour la Guinée, d'un garde-magasin des marchandises pour les îles d'Amérique et l'étranger, des cafés des Indes, du prohibé des Indes, d'un contrôleur à cet entrepôt, de deux contrôleurs des visiteurs et de onze visiteurs. Ces visiteurs firent plus d'une fois preuves d'inexactitudes dans leurs opérations (29). En dehors de Nantes il y avait toujours un bureau de douane à Ingrande (30) comme par le passé et le Fermier fut souvent l'occasion de plaintes qui s'exhalèrent dans maints documents que les Archives nous ont conservé.

Section B. — OCTROIS (31).

Créés, nous l'avons vu précédemment, au hasard des

(28) Arch. Ille-et-Vilaine, C 3476. — Ant. Sabatier, *Sillographie historique des administrations fiscales... ayant employé des sceaux de plomb (xiv^e-xviii^e siècles)*, 1912, p. 145. — Cf. aussi *supra* p. 196, note 20, Le plomb de la Gabelle à Nantes, d'après un exemplaire de la collection de M. A. Blanchet, de l'Institut, figurait au droit une fleur de lys dans un perlé circulaire avec les mots : GABELLES [DE FRA]NCE entourés d'un grènetis circulaire. Le revers portait une moucheture d'hermine dans un perlé circulaire accosté d'une croixette; en légende : DEPOST DE NANTES, dans un grènetis circulaire.

(29) Arch. Ch. de Com., C 626.

(30) Arch. Ch. de Com., C 760-761, et Arch. Loire-Inf., C 294.

(31) Arch. Ch. de Com., C 790-796. — Consulter aussi Le Beuf, *op. cit.*, p. 38, 188.

événements et des besoins, les droits d'octroi qui englobaient des droits de natures différentes, (péages, navigation, etc...) continuèrent à être un peu confus et perçus sans règle très déterminée, après l'union de la Bretagne à la France et malgré leur confirmation en faveur de la Ville, en 1508, par lettres patentes de la reine Anne puis, en 1516 du roi François I^{er}. Charles IX fut le premier à réunir les droits divers d'octrois en trois pancartes, par lettres patentes (32) des 7 et 18 novembre 1565. Comme au temps des ducs les octrois furent prorogés constamment, en général tous les six ou neuf ans, en particulier par Charles IX en 1571, par Henri IV en 1598, époque où les pancartes furent imprimées (33) avant le retrait temporaire des octrois à la Ville en 1608 pour résistances contre de nouveaux droits de douane, par Louis XIII (édit de 1638), par Louis XV (édit de 1741), etc... Ces arrêts étaient rendus chaque fois que le bail de la perception arrivait à expiration et qu'il y avait lieu de procéder alors à une nouvelle adjudication (34) faite par l'intendant, et cela jusqu'en 1760, date où la Ferme des Octrois fut remplacée par une régie municipale. Mais le tarif fixé dans les pancartes fut confirmé à plusieurs reprises avec de légères modifications, en particulier (35) vers 1740 époque où les octrois furent doublés en faveur des hôpitaux et vers 1762 où furent établis de nouveaux droits sur les bières et vins étrangers dans le même but.

Les principaux droits d'octroi en ce qui concerne le port et son trafic, étaient le droit de méage, un droit dit d'ancrage et des octrois divers.

(32) Arch. Loire-Inf., C 295.

(33) Arch. Loire-Inf., C 291.

(34) Arch. Ille-et-Vilaine, 867, 870-872. Enchères de 1720. Adjudications de 1722, 1725, 1741, 1744, 1750, etc...

(35) Arch. Ch. de Com., C 599, 602.

a) *Droit de méage* (36).

Le droit dit de méage comprenait deux droits primitivement distincts : un droit « de 2 sols par muid de sel, blé, vin et autres denrées mesurables montant et descendant la rivière » et un denier par livre sur le bétail entrant à Nantes. Le premier de ces droits avait son origine dans le droit de 2 sols créé en 1402 et rétabli en 1472 (cf. *supra* p. 69) en même temps qu'avait été établi le droit d'un denier. Des lettres patentes d'Henri II en 1555 confirmèrent sa perception par les bourgeois de la Ville de Nantes pour 4 ans et plusieurs documents d'archives mentionnent son existence aux XVII-XVIII^e siècles. Le droit de 2 sols continuait encore d'être perçu en 1773 donnant lieu même à des contestations.

b) *Droit dit d'ancrage* (37).

Un droit d'ancrage se montant à 5 sols par navire au dessus de 3 tonneaux, octroyé à la Ville au XVI^e siècle au plus tard, était dû par « chacun bateau ou navire amenant les dits sels, bled, vins et autres marchandises, venant au port de Nantes; passant et descendant les ravoitz de Thouaré, le Pellerin et Cordemais » jusqu'en 1741. A partir de cette date, La Varenne fut substituée à Thouaré « de sorte que l'ancrage est perçu en descendant et remontant la Loire ».

c) *Octrois divers* (38).

En dehors des droits précédents la Ville de Nantes a

(36) Arch. Ch. de Com., C 788. — Arch. mun. Nantes, AA 8. — Arch. Ille-et-Vilaine, C 3282. — Travers, *op. cit.* t. III, p. 441. — Mantellier, *op. cit.*, p. 63, dit que le méage était un « tribut levé sur les bateaux passant », comme le trépas par exemple.

(37) Ne pas confondre ce droit avec les droits dits d'ancrage, mentionnés p. 209. Cf. Arch. Ch. de Com., C 675. Observations... sur le droit d'ancrage perçu au profit de la Ville de Nantes : art. 2 de la Pancarte du 23 avril 1598 sur les octrois de Nantes. Tarif de 1741 à 1769.

(38) Arch. Ille-et-Vilaine, C 870. — Arch. Loire-Inf., C 409-410.

perçu temporairement certains droits comme le droit de 5 sols par pipe de vin passant sous les ponts de Nantes, institué en 1612 et n'appartenant que pour partie aux habitants de Nantes (39), le surplus étant destiné, nous le constaterons, à la cathédrale et à l'hôpital général; comme le droit de 6 deniers par pot de vin en faveur de l'Hôtel-Dieu et de l'Hôpital général au début du XVIII^e siècle, comme l'octroi nouveau établi, nous l'avons vu plus haut, vers 1762 pour les Hôpitaux; comme l'octroi spécial sur les boissons en 1780 pour les travaux du port de Paimbœuf, de la balise de Morées et dont la perception fut prorogée.

Les droits d'octroi présentaient la particularité de se percevoir une seule fois, soit à l'entrée, soit à la sortie de la ville par terre ou par mer, sur toutes les marchandises, qu'elles fussent destinées à la consommation, qu'elles passassent en transit ou fussent manufacturées à Nantes. Ils servaient à divers travaux (40) en particulier les réparations aux ponts, l'entretien des fortifications, d'œuvres charitables comme les hôpitaux ou même pour la réalisation de travaux d'amélioration du port ou de ses accès. L'administration des Octrois vers 1764 était simple : un directeur et receveur général, un receveur particulier, un contrôleur, un contrôleur des visiteurs et six visiteurs. Les bureaux de perception (41) étaient, du côté fluvial ou maritime, le bureau de la Prévôté, ceux du Port-Communeau, de la Porte du Port-Maillard, de la porte de Biesse,

(39) Boislisle, *Correspondance des Contrôleurs généraux des Finances avec les intendants des provinces*, t. I^{er}, 1874, p. 331. — Mantelien, *op. cit.*, tableau p. 447, commet une erreur en donnant la date de 1628 au lieu de 1612).

(40) Expilly, *op. cit.*, p. 51.

(41) Arch. Ille-et-Vilaine, C 868 et 874. Le bureau de Saint-Nazaire soulève un problème curieux : y a-t-il eu une corrélation entre l'ancien trépas de Saint-Nazaire supprimé et le bureau des octrois de Nantes établi à Saint-Nazaire ? Nous le pensons et il ne serait pas impossible que l'ancien trépas disparu comme droit de douane ait réapparu à une époque indéterminée en qualité de droit d'octroi, similaire au précédent droit mais différant de titulaire.

de la recette du port, du Pellerin, de Paimbœuf, de Saint-Nazaire ; du côté terrestre, ceux de la porte du Haut-Pavé, de la porte Saint-Similien, de la Porte Saint-Pierre. Sans vouloir insister sur le rendement des octrois on peut cependant citer quelques chiffres : en 1598, l'adjudication de la ferme des Octrois eut lieu pour 9.815 écus $2\frac{2}{3}$, en 1751, pour 188.000 l. En 1766, époque où l'exploitation avait lieu en régie, les Octrois rapportèrent 190.891 l. Ces chiffres, bien entendu, comprenaient les droits perçus sur terre et sur eau.

Section C. — PÉAGES PARTICULIERS (42).

De toutes les entraves apportées aux relations commerciales de Nantes en particulier avec l'intérieur du royaume sous l'Ancien régime, les péages ont certainement constitué un des plus grands obstacles. En dehors des péages privés ayant pour fondement juridique une concession ou une longue possession féodales, de nombreux péages furent créés de toutes pièces et sans aucun titre aux xvi^e et $xvii^e$ siècles, par les propriétaires riverains de la Loire sans en assurer la contre-partie c'est-à-dire l'entretien du fleuve et des ouvrages nécessaires à la navigation. Contre ces péages, ainsi que nous allons le vérifier en étudiant ceux-ci, le pouvoir royal prit des mesures destinées à en supprimer un certain nombre.

Sur les plaintes des Marchands Fréquentant, un édit de 1505 applicable cette fois à la Bretagne, déclara illécites les péages établis depuis moins de dix ans et les abolit. Il en résulta la suppression de plusieurs droits sur

(42) Arch. Ch. de Com., C 797-802. Pas plus qu'avant la fin du xv^e siècle, il n'existe d'étude d'ensemble complète sur les péages intéressant Nantes, voire la Bretagne dans ses grandes lignes. A peine peut-on citer sur cette matière l'étude assez superficielle de A. Gouaislin, *Etat des Péages en France et plus particulièrement en la province de Bretagne sous l'ancien régime*, 1924, à laquelle nous aurons l'occasion de recourir quelques fois au cours du présent § 3. Sur toute cette question voir Mantellier, *op. cit.*, p. 138 à 148.

les vins. D'autres péages furent réglementés au cours des xvi^e et xvii^e siècles, (43) quelques-uns même supprimés par accord amiable entre le seigneur péagiste et les Marchands Fréquentant : tel fut le cas du droit de « Iallaye » (44) dû à Champtocé, Ingrandes et Saint-Florent-le-Vieil. Des édits et surtout des arrêts rendus par le Parlement de Paris ou parfois par le Parlement de Bretagne, à la diligence des Marchands nous révèlent de sages mesures de réglementation. En voici les principales. Un arrêt du Parlement du 2 septembre 1524 imposa de « pendre billette à telle hauteur, que le marchand puisse de loin apercevoir le lieu où il devra arrêter ses bateaux pour s'acquitter ou déplier ». Par un autre arrêt du 24 Juillet 1561, les seigneurs péagers d'un même lieu furent obligés de faire lever les droits par un seul receveur au même endroit; par lettres patentes du 9 octobre 1570, le receveur dut donner par écrit décharge du paiement des droits. Un édit du 20 mars 1547, un arrêt du 17 novembre 1570 contraignirent les péagers à avoir, au bord du fleuve, sans doute, un poteau auquel sera attaché une « Pancharte contenant par le menu le droit de leur prétendu péage ». (45). L'édit du 9 mars 1546 et un arrêt du Parlement de 1585 interdirent de lever les droits sur le sel en nature. Par arrêt du Conseil du 26 août 1614 le paiement des droits de péage dut s'effectuer « dans les lieux où les bateaux s'arrêtent pour payer les droits et devoirs du Roi ». C'est ce qui explique que la Prévôté de Nantes fut alors chargée jusqu'à la Révolution de percevoir en même temps que ses droits, la plupart des péages maritimes.

Passant sur l'abondante réglementation des xvii^e et

(43) Voir plus loin au-dessous de chacun des péages, les décisions concernant ceux-ci d'après le recueil de la Bibl. mun. Nantes, 100426 R.

(44) Le droit de Iallaye était un tribut levé sur les bateaux chargés de vins (Mantellier, *op. cit.*, p. 64). Cf. sur la transaction, le recueil précité, pièce 122.

(45) Bibl. mun. Nantes, 100526 R, pièce 2.

xviii^e siècles, retenons-en les traites suivantes (46). Une déclaration du 31 janvier 1663 complétée par l'ordonnance d'août 1669 sur les eaux et forêts régit l'ensemble des péages dont les objets nécessaires à la marine furent dispensés par l'ordonnance de 1689. Une déclaration de 1683 intervint en faveur des marchands. Ils devaient se faire délivrer au lieu de chargement un certificat par l'officier public préposé et présenter ce certificat au péage, sans qu'on puisse visiter le bateau, le péager ayant la ressource seulement de suivre le bateau et d'assister à son déchargement. En 1708 et 1709 deux déclarations doublèrent exceptionnellement les péages jusqu'en 1714.

Les péages ne furent supprimés qu'en assez faible partie, au xvii^e et surtout au xviii^e siècles, grâce aux efforts du roi, des Etats de Bretagne et de sa Commission intermédiaire, de la Commission des Péages (à partir de 1724). L'Amirauté et les Eaux et Forêts vérifièrent les titres de propriété en vertu d'arrêt de 1725, etc... La Chambre des Domaines souveraine jugea en appel des Trésoriers de France le contentieux des péages en Bretagne après novembre 1672, tandis que la police des péages appartenait aux baillis avec appel aux Présidiaux et au Parlement. L'intendant de Bretagne comme le subdélégué de Nantes (47), celui-ci non sans peine d'après l'un d'eux, Gérard Mellier dans une lettre à l'intendant de Brou, furent obligés de tenir au courant le Contrôleur général en lui adressant des Etats des péages sur lesquels la Commission des Péages statuait par une confirmation ou une suppression de chaque péage. Ces mesures réduisirent considérablement et sans répit le nombre des péages auparavant si élevé que nous sommes obligés de renoncer à les citer tous et de nous borner à indiquer les principaux d'entre eux.

(46) Arch. Ille-et-Vilaine, C 2437, et cf. A. Gouaislin, *op. cit.*, p. 35, 41, 58, 50, 56, 65, 69, 75, 81.

(47) Cf. par exemple Arch. Loire-Inf., C 100. Procès-verbal de production des titres, dressé par Gérard Mellier.

§ I. — PÉAGES EN AMONT DE NANTES.

Depuis les limites de l'Anjou jusqu'à Nantes, les principaux péages connus, de la fin du xv^e au xviii^e siècle, avant la suppression de la plupart de ces péages par l'arrêt du 13 juin 1631 qui en racheta au denier vingt et par les nombreux arrêts postérieurs aux arrêts du Conseil des 24 avril et 10 novembre 1725, étaient à peu près dans l'ordre géographique les suivants (48) :

LIEUX DE L'ASSIETTE	DATES D'ORIGINE	Marchandises ASSUJETTIES	PROPRIÉTAIRES
INGRANDE ^a .	xiii ^e siècle	diverses	Seigneur d'Ingrande.
id.	1359	id.	id.
péage ^b .	1569	sel	Abbaye de Prière (sup. 1760).
ROCHE-BARATON.	xv ^e siècle	id.	Inconnu.
ST-FLORENT-LE-VIEIL.	1277	diverses	Comte d'Anjou.
id. ^a .	xv ^e siècle	id.	Prieuré de l'Esvières, p. Angers.
ANCENIS ^a .	xii ^e siècle	id.	Seigneur d'Ancenis.
id.	id.	id.	Seigneur de Varades.
id.	1605	id.	Baron de la Roche-en-Nort.
id. ^a .	1631	id.	Seigneur de la Petite-Rivière.
ANCENIS-LIRÉ.	—	id.	Au duc de Béthune (sup. 1760).
	1369		et au seigneur de Liré.
CANDES-CHAMTOCEAUX.		diverses	Inconnu.
CHAMPTOCEAUX ^a .	xii ^e siècle	id.	Seigneur de la Gallonnière.
id. ^a .	—	id.	Seigneur de la Filandrière.
id. ^a .	—	id.	Seigneur de Champtoceaux.
id. ^a .	xiv ^e siècle	id.	id.
TRENOUX ^b .	—	sel	{ D'Antraigüe, puis duc de Béthune et duc de Charost (sup. 1760).
LA BASTARDIÈRE ^b .	—	id.	
LA PIERRE-BOISDRON ^a .	1631	id.	Seigneur de la Pierre-Boisdron.
LES CRESPINS ^a .	1631	diverses	Inconnu.
OUDON ^a .	1584	id.	Seigneur d'Oudon.
id. ^b .	—	id.	Prince de Condé (sup. xviii ^e s.)
THOUARÉ.	xvi ^e siècle	sel	Seigneur du Perray.
THOUARÉ et JAILLE ^b .		sel et blé	Courace du Palus (sup. 1739).
SAINT-MEEN D'AIGNES ou CLARIGO ^b .		sel	id. id.
LA MUSSE ou LES PIL- LAIS ^b .		id.	id. id.

(48) D'après Arch. mun. Nantes, EE 268. — Arch. Ile-et-Vilaine, C 2437 à 2442. — Bibl. mun. Nantes, 100426 R et 207032, C 121 (Abbaye de Meilleraye). — Tableau des péages à la fin de Gouaislin, *op. cit.* Pour éviter de trop fréquentes répétitions, les péages mar-

LIEUX DE L'ASSIETTE	Marchandises ASSUJETTIES	PROPRIÉTAIRES
L'EPINE-GAUDIN.	diverses	Seigneur de l'Epine-Gaudin.
id. ^b .	sel, vin	Courace du Palus (supp. 1739).
id. ^b .	diverses	Abbaye de la Meilleraye (supp. 1741).
MAUVES.	diverses	Famille d'Avaugour.

NANTES (*passage sous les ponts ou Loire en amont*).

<i>Devoir de Loire</i> (49)	sel, blé	Carmes de Nantes.
(part.).	marchandises	id. (supp. 1787 ?)
<i>Devoir d'ancre.</i>	arrivant au port de Loire	
(XIV ^e s.).		
<i>Droit de la Gironnière ou du Carteron.</i>	sel	Chapelain du Carteron (supp. 1750).
	sel, vin	
<i>Droit du St-Sépulcre.</i>	sel	Abbé de la Marque.
<i>Droit de Rochefort.</i>		Huteau des Burons (sup. 1729).
<i>Octroi</i> (partie seule- ment, 1612).	id.	Chapitre de la Cathédrale.
Péage (xvj ^e siècle au- moins) ^b .	id.	Chapitre St-Donatien et Roga- tien (supp. xvii ^e siècle ?) (an- ciennement péage détenu par le Comte de Nantes depuis l'an 1000 au moins).
id. ^b .		Dandigné (supp. 1737).
id.	sel	Abbé d'Estrées, prév. de Vertou.
id. (plusieurs) ^b .	sel, blé, vin	Sieur de la Musse (supp. 1738).
id.	sel	Sieurs de Sesmaisons et de Che- reau.
id. ^b .	id.	Prieuré de St-Martin et Ste- Croix (supp. 1760, maintenu 1770).
id. ^b .	id.	Sieur de la Ville-Martel (supp. 1738).

qués de ^a sont ceux qui ont été supprimés en 1631 ; ceux marqués d'un ^b ont été abolis au xviii^e siècle (voir à côté du nom du propriétaire la date). Sous le mot Nantes les péages sont indiqués par ordre alphabétique faute de précisions et il existait encore d'autres péages absolument inlocalisables. Quant aux tarifs en vigueur ils ont varié et étaient si complexes que nous croyons pas devoir les reproduire, de manière à rendre notre tableau plus clair.

(49) D'après Bibl. mun. Nantes, 207037, C 121. Jugement de vérification par des Commissaires du 11 mars 1741 (Donation aux Carmes par François Lepervier de la Bouvardière en 1515).

Sur la Sèvre à Vertou il y avait un péage appartenant au prieur de Saint-Pierre qui fut supprimé en 1752. Mais on ne note pas l'existence de péages sur l'Erdre.

L'examen de la présente liste de péages montre bien qu'à vers 1760 presque tous les péages entre les célèbres ponts de Nantes (il n'y avait alors qu'une seule ligne de pont) et Ingrande étaient supprimés. Un grand service avait été rendu à la navigation et au commerce fluvial, car si, en tenant compte des tarifs assez ambigus, on essaie de connaître le fardeau qui pesait à raison des péages sur le trafic fluvial en amont de Nantes jusqu'en Anjou, on arrive aux résultats suivants vers le premier tiers du *xvii^e* siècle : le sel, produit préféré des péages, acquittait environ 29 à 35 sols par muid ou par barque; le blé et le vin étaient beaucoup moins visés par les péages ; quant aux marchandises diverses, seules des hypothèses sont permises, mais on peut être certain que leur taxation (entre Thouaré et Ingrande surtout) devait approcher sinon dépasser celle du sel. Les efforts concomitants du pouvoir central, des pouvoirs provinciaux et locaux y compris les marchands avaient donc été couronnés de succès. Il en fut de même pour les péages dits maritimes comme leur brève énumération va nous le montrer.

§ 2. — PÉAGES EN AVAL DE NANTES.

Indubitablement les péages situés entre les ponts et la mer furent plus variés tant par leurs titres que par leur assiette. Mais, bien que certains de ces droits fussent très anciens, nous sommes dans l'ensemble aussi mal renseigné à leur égard que sur les péages proprements fluviaux.

Voici à titre documentaire la liste des péages maritimes les plus notables, depuis les ponts de Nantes jusqu'à la mer (50).

(50) Cf. *supra*, notes 48 et 49.

ASSIETTE	OBJETS ASSUJETTIS	PROPRIÉTAIRES
----------	----------------------	---------------

a) *Montée de la Loire.*

NANTES.

<i>Grand ancrage</i> (51),		
vaisseaux déchar-	{	Collégiale de Rochefort - en -
geant entre Pierre-		Terre (2/3).
Percée et Nantes.		Famille de Carné (1/3).
<i>Petit ancrage,</i>		
barques et chalou-		
pes, id.		Les mêmes.
<i>Devoir de Loire</i> (part.) sel, blé et		
(fin du XIV ^e siècle).		Carmes de Nantes.
<i>Devoir de Sion.</i>		id.
	{	Marquis du Bois de la Musse.
		Cathédrale de Nantes et s ^r de
		Bruc (supp. XVIII ^e siècle).
<i>Droit d'escaffé</i> ^b (52).	sel	Cathédrale de Nantes.
<i>id. de la Meillardière</i> ^b , 1623.		S ^r du Brandeau puis Sauvaget
	bateaux	(supp. 1738).
<i>id. de motte.</i>	vin, eau-de-vie	—
<i>id. de Sainte-Croix</i>		
<i>en la Madeleine en</i>		Abbaye de Noirmoutier (supp.
<i>Biesse</i> ^b .	sel	1760).
<i>Péage.</i>	sel	Religieuses des Couëts.
<i>id.</i> ^b .	sel	Vicomte de Donges (supp. 1760)
<i>id.</i> ^b .	sel	Abbaye de Meilleraye (supp.
		1729).
<i>id.</i>	sel et navires	Abbaye de Meilleraye (supp.
		1760, maintenu 1770).
<i>id.</i> av. 1158	sel et blé	Abbaye de Saint-Georges de
		Rennes.
<i>id.</i> ^b .	sel	Marguilliers de la paroisse St-
		Nicolas (supp. 1738).
<i>id.</i>	1222	sel
		Abbaye de Villeneuve.

(51) Voir aussi Arch. Ch. de Com., C 675. Le grand ancrage sur les vaisseaux avec une embarcation était de 12 sols, le petit sur barques et chaloupes sans esquif de 6 sols.

(52) Cf. Durville (*Droit escaffé*), *op. cit.* — 10^e partie du droit de 4 deniers d'après la pancarte de 1565.

LIEUX DE L'ASSIETTE	Marchandises ASSUJETTIES	PROPRIÉTAIRES
PELLERIN à PORT-LAU- NAY ^b .	navires	Marquis du Bois de la Musse (supp. 1748).
PENHOUE.	sel, vin (d'amont) etc.	Chartreuse de Nantes.
Péage.	sel	Marquis de la Guerche.

b) Descente de la Loire.

NANTES au PELLERIN, vin, blé, pois Evêque de Nantes.
avant 846,

c) Montée et descente à la fois.

NANTES, droit de traite par mer et de passeport Péage de la Prévôté ^b (53)	Marquis de Dreux. S ^r Des Cazeaux (supp. 1760).
---	---

d) Localisation précise indéterminée.

PORT-LAUNAY.	mouillage	Marquis du Bois de la Musse (supp. 1748).
Fief de la GUERCHE.	bris et nau- frage	Marquis de la Guerche (supp. 1750).
Côtes de la mer (seigneu- rie de SAINT-NAZAIRE).	épave et bris	M ^{lle} de Langon.
id.	épave	Prieur d'Indre (supp. 1764).
Péage ^b .	sel	Famille de Blossac.
id. ^b .	id.	Jossivière ou Delmara ?
id. ^b .	id.	S ^r de Chateaubriand.
id. ^b .	id.	S ^r de Rochefort.
id. ^b .	id.	S ^r de St-Elloi.
id. ^b .	—	Famille Boirier.
id. ^b .	—	Famille Maillard.
id. ^b .	—	Famille Dondel de Noisemont.

Une remarque se dégage de ce tableau. C'est que si un grand nombre de péages maritimes ont été supprimés, ils l'ont été au XVIII^e siècle seulement, à la différence des péages fluviaux. Peut-être faut-il trouver l'explication

(53) Il est curieux de voir un Des Cazeaux du Hallays posséder au milieu du XVIII^e siècle un droit de péage quand on se rappelle du mémoire du député Des Cazeaux (voir *supra*, p. 123) protestant en 1700 contre les péages et leurs inconvénients.

dans ce fait que l'action contre les péages de la basse-Loire maritime n'a pu avoir l'unité que procurait la Communauté des Marchands Fréquentant en basse-Loire fluviale. D'autre part le commerce fluvial était alimenté surtout par des produits arrivés par mer. Les péages fluviaux venant s'ajouter aux péages maritimes rendaient le fardeau plus lourd. Et comme le trafic maritime portait sur de plus grandes quantités de marchandises venant en partie de l'étranger, en partie des colonies et ayant une plus grande valeur, le pouvoir central a sans doute moins vite aperçu le poids très sensible des péages, qui en pratique devaient être englobé dans le prix du fret. Et ce poids si on en juge en calculant le montant des péages d'après les chiffres fournis par les Archives n'était pas minime. Entre la mer et Nantes le sel acquittait généralement par navires et rarement par muids, 35 à 88 sols suivant son origine, les vins payaient au moins 22 sols par barrique, les eaux-de-vie une quarantaine de sols par barrique, sans compter les droits privés de navigation si variés dans leur espèce. Dans ces chiffres bien entendu ne sont pas comprises les douanes, etc...

Après cette assez longue énumération des péages privés de toutes sortes, et des droits de douane, d'octroi, on pourrait croire que nous en avons terminé avec les redevances fiscales acquittées par le commerce nantais. Il n'en est rien ; d'autres droits étaient encore levés.

Section D. — DROITS DIVERS.

La plupart du temps les droits que, pour la commodité de l'exposition, nous rangeons sous la présente rubrique étaient des droits de navigation perçus accessoirement aux douanes ou à raison de services, quand ces droits n'étaient pas « sui generis ». Nous avons déjà rencontré certains de ces droits avant la fin du xv^e siècle, aussi convient-il de les distinguer des droits postérieurs à cette époque.

§ 1. — ANCIENS DROITS.

a) *Droit de brieux* (54).

Le droit de brief ou brieux qui remontait, nous le savons, au XII^e siècle (cf. *supra* p. 70) ne disparut qu'à la Révolution. Il était perçu par l'Amirauté et comprenait le « *brief de sauveté* » consistant en un brevet de sauvegarde, auquel s'étaient joints le « *brieux d'année* », le « *brief de conduit* » pour l'accompagnement et la protection des navires contre les pirates, le « *brief de victuaille* » pour permission accordée aux capitaines de relâcher dans d'autres ports bretons. Ce dernier droit réduit considérablement ne subsista plus au XVII^e siècle que pour le cabotage sur les côtes bretonnes. Vers 1685 le droit de brieux, en effet, ne rapportait que 10.000 l. au lieu de 16.000 l. prévus. Son montant particulier variait vers 1766 entre 7 et 55 sols suivant les cas. Mais il semble bien établi que le droit de brieux n'excluait pas la perception par l'Amirauté ou la Prévôté, d'autres droits que nous retrouverons parmi les droits nouveaux.

b) *Droit de boîte* (55).

Par certains côtés le droit de « boîte » ou boîte levé, nous l'avons vu, par la Communauté des Marchands Fréquentant sur les marchandises de ses membres, avait le caractère de participation des intéressés à des travaux, par d'autres celui d'assurance dans une certaine mesure. En 1494 la boîte du sel à Nantes fut adjugée pour 3 ans moyennant 2.050 l. soit un peu plus du tiers du produit global de toutes les boîtes. Au XVI^e siècle le droit de boîte dont la perception était toujours renouvelée, comme dans

(54) M. Maître (Introduction Archives), *op. cit.*, p. XIII. — Le Beuf, *op. cit.*, p. 185-186. — Gabory, *op. cit.* p. 24-25, d'après *Arch. Nat.*, G⁷ 171 et cf. *supra*, p.

(55) Mantellier, *op. cit.*, p. 201-204, 228-232, 372, etc... — Cf. *supra* p.

Le passé, par édit ou arrêt fut assez étroitement surveillé par le pouvoir royal lors de la reddition des comptes faite à l'Assemblée en présence du bailli d'Orléans, de 1504 à 1682, et de commissaires enquêteurs en 1549. Entre temps les Nantais mécontents de la Communauté à cause du refus fait par Orléans de fournir du blé à Nantes, en 1545 mirent temporairement la main sur les deniers de la boîte de leur ville. Sans histoire pendant tout le xvii^e siècle, le droit de boîte en 1700 par arrêt du Conseil (56) fut, dit-on supprimé, à la demande des Etats de Bretagne moyennant l'obligation pour les Nantais de « nettoyer la rivière de Loire » dans leur circonscription.. Nantes comme Angers prétendait que sa boîte fournissait en raison du trafic intense des sels, la majeure partie des recettes de la Communauté qui les employait surtout en haute-Loire. Cependant la Ville de Nantes pour subvenir à la charge du « nettoisement » fut obligée de continuer à percevoir le droit de boîte se montant à 2 sols par muid de sel et dont la survivance nous est attestée par un arrêt du Conseil (57) du 15 février 1735, supprimant ce droit et obligeant à restituer 18.000 l. au roi.

§ 2. — NOUVEAUX DROITS.

a) *Droits accessoires de la Prévôté* (58).

Parmi les droits accessoires de la Prévôté figuraient le *droit de registre et congé* fixé dans la Pancarte de la Prévôté et distinct, pensons-nous des brieux ; le *droit de quillage* qui selon Le Beuf s'élevait à 3 sols 1 denier par navire portant plus de 6 tonneaux. En 1787, les officiers municipaux de Nantes établirent un bureau de visite (59) à Saint-Nazaire pour éviter la contagion de la peste

(56) Arch. Loire-Inf., C 359.

(57) Arch. Ille-et-Vilaine, C 2242.

(58) Le Beuf, *op. cit.*, p. 185.

(59) Arch. Loire-Inf., C 387.

d'Alger et y perçurent sans doute une taxe, distincte de celle de l'Amirauté.

b) *Droits de l'Amirauté.*

En dehors du droit de brieux, l'Amirauté de Nantes percevait le *droit de passeport* (60) dû en raison du service administratif rendu aux navires d'après les règlements et tarifs de 1673, 1711, 1714, 1723, etc... A ce droit se rattachait celui de « *traite par mer et de passeport* » levé, nous l'avons vu, au profit du marquis de Dreux au cours du XVIII^e siècle. Presque du même ordre que le droit de passeport était le *droit de visite* (61) des bâtiments entrant ou sortant du port, en particulier la visite sanitaire des navires des Iles. Cette mesure n'était pas inutile car Nantes avait eu plusieurs fois à souffrir d'épidémies causées par des navires, notamment en 1664 où un navire hollandais avait apporté la peste (62) ce qui avait provoqué l'interdiction du port par certains pays comme l'Espagne ; en 1700 on avait pu éviter l'épidémie de « vomito negro » qui sévissait aux colonies (63). Ce droit de visite assez normal sans aucun rapport avec le droit de traite que Sanzai tenta, nous l'avons vu, d'appliquer dans un but de profit personnel en 1536, constitua d'abord au milieu du XVI^e siècle, une taxe du contrôleur et des aides à la visite des navires au sujet des marchandises prohibées. Plus tard (64) il servit d'indemnité de déplacement au commissaire de la marine mais le siège de Police contesta ce droit, ce qui n'est pas surprenant d'après ce que nous avons vu plus haut à propos du bureau de

(60) Arch. Ch. de Com., C 663, 669. — Arch. mun. Nantes EE 246. Ne pas confondre le droit de passeport avec le droit de passeporte perçu par la Traite domaniale (cf. p. 192).

(61) Arch. mun. Nantes, EE 268.

(62) Arch. Nat., K 1388-89 (A 4. fonds Simancas). *Peste en Nantes trasmitida por un navio holandès.* — Archivo del Consulado de Bilbao. Cartas y correspondencia.

(63) Gabory, *op. cit.*, p. 258-259.

(64) Cf. *supra*, note 61.

visite installé en 1787. La visite avait lieu au bas de la Loire, par un médecin de la Faculté de Médecine vers 1694. On « parfumait » c'est-à-dire désinfectait le navire et lui faisait subir la quarantaine s'il y avait lieu (voir *supra* p. 115). A diverses reprises les droits d'Amirauté avaient été accrus de sous par livre (65); comme cela se produisit notamment en 1772.

Quant au *droit de lestage et délestage* (66) rattaché administrativement à l'Amirauté, il ne paraît avoir été levé que sur les navires ayant besoin d'être lestés ou délestés. Ce droit aurait été seulement la rémunération du service rendu par les lesteurs (voir *supra* p. 131) dont les produits de l'office appartinrent à l'Hôpital général, de 1694, date d'acquisition par ceux-ci, à 1738, époque où le dit Hôpital perdit le droit. Mais le droit fiscal de lestage et délestage continua à être perçu et on en possède même les tarifs.

c) *Droit de fret* (67).

L'un des derniers droits établis à Nantes, le *droit de fret* a eu une importance considérable. Il fut créé par Fouquet le 31 mars 1653 sur toutes les côtes de France dans le but de réserver aux navires français très fortement concurrencés par les Hollandais, le chargement des marchandises françaises. Ce fut le droit de 50 sous par tonneau acquitté seulement par les navires étrangers contre la permission qu'on leur accordait de charger des produits de France. En 1659, Colbert élargit l'application de ce droit dont furent exemptés en 1684 les navires chargés de blé. Si le droit de fret, néfaste aux intérêts, en particulier de Nantes, fut aboli en 1697 au traité de Ryswick, ce ne fut pas pour longtemps car on retrouve la mention du droit de fret dès le début du XVIII^e siècle. Il fut sujet à

(65) Arch. Ille-et-Vilaine, C 2530.

(66) Arch. mun. Nantes, EE 245. — Le Beuf, *op. cit.*, p. 39, 42,

(67). Arch. Ch. de Com., C 672. — Levasseur (Histoire), I, *op. cit.*, p. 402. — Gabory, *op. cit.*, p. 18.

des exemptions en 1703, augmenté en 1751, puis en 1757 (100 sous par tonneau étranger), en 1765 (10 l. par tonneau), etc...

d) *Droits d'indult.*

Le *droit d'indult* est un mot générique qui s'est appliqué à deux droits distincts. Il y a eu à la fin du xvii^e et au début du xviii^e siècles l'*indult du roi d'Espagne* (68) fixé de 5 à 6 % sur les matières d'or et d'argent venant de la Mer du Sud. Il nous semble que ce droit assez curieux levé à Nantes comme ailleurs au profit du roi d'Espagne servit partiellement à rémunérer ce souverain étranger des frais d'escorte par des navires de guerre. Incontestablement ce droit contre lequel les Nantais protestaient fut aboli en 1715 lors de la prohibition du commerce de la Mer du Sud aux Français.

Reprenant la même idée d'escorte, un autre *droit d'indult* (69) fut créé sur « les navires marchands qui ont été convoyés ou escortés par les vaisseaux de sa Majesté », à l'aller ou au retour des Iles d'Amérique, à partir de 1748 et sur les navires protégés à l'aller ou au retour des Indes, de 1770 à 1784.

e) *Droits du Consulat, etc... (70).*

Sorte de droit de navigation, les « *petites avaries* » qui succédèrent au droit de « *nouvelles avaries* » volontairement perçues de 1733 à 1741 (voir p. 122) furent instituées par un arrêt de 1744 au profit des Juges-Consuls sur les navires entrant ou sortant du port pour permettre au Consulat d'entretenir un vaisseau garde-côte. Ce droit qui dura jusque vers 1748 paraît avoir été assez léger.

(68) Gabory, *op. cit.*, p. 267, et Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p.

(69) Arch. Ch. de Com., C 682, 684.

(70) Arch. Loire-Inf., C 395, et Arch. Ch. de Com., C 860, 861. Registres du paiement des droits de petites avaries. — Vignols (Vigneu), *op. cit.*, p. 49.

Il constituait une sorte d'assurance contre les risques encourus du fait des pirates ou des corsaires étrangers.

En 1776 fut autorisée la perception d'une taxe de 1 sol par tonneau et de 20 sous par navire pour nettoyer le port (71) auquel l'Amirauté fut mêlée. C'était déjà le système de la contribution des intéressés à l'entretien du port comme cela se généralisera au XIX^e siècle.

f) *Taxes de la « Contractation »* (72).

Les taxes spéciales levées à l'importation et à l'exportation par la « Contractation » s'appliquaient seulement aux marchandises des membres de l'association. Ces droits s'élevaient en 1642 à 5 sous par fardeau de toiles, 2 par balle de papier, 3 par fardeau de laines d'Espagne. Avec la dissolution de l'association en 1731 ces droits restreints à une catégorie de commerçants disparurent infailliblement.

En présence de tous les droits si complexes que nous venons d'essayer de démêler : douanes, octrois, péages, droits divers, on peut se demander comment ceux-ci fonctionnaient. Ce n'était pas sans difficulté multiples dues à leurs complications (formalités souvent tracassières), à leur confusion, à leur fardeau comme en témoignent les nombreuses plaintes des Nantais (73) au roi en 1556, 1702, etc... Les Fermiers généraux ou les propriétaires des droits s'efforçaient d'augmenter leurs recettes en élargissant l'assiette des dits droits par des évaluations supérieures aux prix réels (74) cependant que, comme jadis, les assujettis cherchaient à se dérober au paiement de ceux-ci, soit en se plaçant sur le terrain juridique, soit en se livrant à une contrebande intense que nous avons eu déjà l'occasion de mentionner avant la fin du XV^e siècle

(71) Arch. Loire-Inf., C 166.

(72) Mathorez (Espagnol), *op. cit.*, p. 45.

(73) Cf. *supra*, p. 104 et sqq.

(74) Sur les évaluations exagérées des Fermiers généraux, cf. Arch. Ch. de Com., C 588, 600 ; sur les extensions de l'assiette des Octrois par le fermier, voir en particulier Arch. Loire-Inf., C 295.

et qui ne cessa de croître du xvi^e au xviii^e siècles malgré les pénalités sévères encourues. Il en résultait des contestations entraînant la composition d'innombrables mémoires, factums, doléances et de longs procès dont l'histoire pourrait remplir plusieurs volumes.

La machine fiscale comprenait donc trop de rouages et de pièces pour bien fonctionner avec fruit au profit des titulaires et sans de grands inconvénients pour le commerce en dépit de la concentration pratique et habile de la perception dans deux ou trois bureaux.

CONCLUSION

La période comprise entre 1491 et 1789 a été marquée pour Nantes par une évolution très nette. Le xvi^e siècle a vu naître l'influence du gouverneur royal que l'intendant, également représentant du pouvoir central, a accentuée à la fin du xvi^e et au xviii^e siècles. D'autre part les Nantais ont été dotés d'une institution propre : le Consulat faisant fonction de Chambre de Commerce, et d'un organisme souvent mêlé à l'administration commerciale de Nantes : le Bureau de Ville. A ce faisceau d'organes, la Communauté des Marchands Fréquentant a apporté son concours, principalement jusque vers le milieu du xvii^e siècle. La « Contractation » a exercé une influence surtout dans le commerce avec l'Espagne jusque vers 1700, tandis que les colonies étrangères si importantes, comme celle des Hollandais aux xvi^e-xvii^e siècles, celle des Portugais au xvi^e siècle, celle des Irlandais au xviii^e siècle, etc., faisaient du port de Nantes un grand centre de commerce international attesté par la présence de nombreuses compagnies de commerce aux xvi^e-xviii^e siècles. Parmi ces compagnies, on ne doit pas manquer de souligner l'importance de premier plan prise par la Compagnie des Indes dont les ventes furent pour Nantes une source de grande prospérité.

L'outillage, encore très rudimentaire au xvi^e siècle, a été développé légèrement au xvii^e siècle par la construction de quais, d'une Bourse, et surtout au xviii^e siècle avec les

grands travaux en Loire sous Magin, avec l'édification de la belle ligne de quais de la rive droite, avec la construction d'entrepôts et de magasins, etc... en dépit de l'état de la Loire, redevenu rapidement plus mauvais que jadis. Enfin le système fiscal, aggravé sans doute au point de vue du fardeau, a été un peu clarifié dès le ^{xvii}^e siècle ; les péages, qui pullulaient, ont été réduits de nombre en 1631 et au ^{xviii}^e siècle. Nantes, de la fin du ^{xvii}^e siècle à la Révolution, a pris les traits principaux de sa physionomie moderne dont la pierre a conservé les plus beaux vestiges sous forme de belles demeures, malgré les bouleversements de la Révolution.

TITRE 2°

TRAFFIC ⁽¹⁾

CHAPITRE I

Ensemble du Trafic

Ce n'est pas avant la fin du règne de Louis XIV qu'il est possible de donner une vue d'ensemble, du reste incomplète, sur le trafic global de Nantes avec les colonies et l'étranger. Les résultats utilisables non seulement ne comprennent pas le cabotage mais encore sont exprimés en valeur au lieu d'être en tonnage chargé ou en poids. Cependant, à défaut d'autres renseignements, force est de recourir à ces données imparfaites.

Section A. — VALEUR.

§ I. — VALEUR GLOBALE.

Même en tenant compte, dans une certaine mesure, de l'instabilité de la livre tournois, dont la valeur s'est affaiblie au cours du XVIII^e siècle, on constate que le commerce nantais de 1714 à 1780 a été marqué dans son ensemble par une progression que les guerres de

(1) Pour rester dans le cadre de notre étude, les développements consacrés au présent titre n'auront sans doute pas toute l'ampleur qu'il serait possible de leur donner. Au surplus, nous croyons préférable de publier dans une série de tableaux (tableaux n^{os} 1, 1 *bis*, 2, 3, 3 *bis*, 4, 4 *bis*, 5 et 6), les résultats presque tous inédits du commerce de Nantes au XVIII^e siècle, les chiffres étant plus précis et plus éloquent que tout commentaire. De cette façon, grâce aux données statistiques plus abondantes que celles des 3^e et 4^e périodes en majorité publiées, nous ferons connaître mieux la physionomie exacte de la plus belle époque commerciale de Nantes.

Louis XV ont assurément entravé mais n'ont pu détruire (voir le total général des tableaux n^{os} 1 et 1 bis).

En 1729, l'ensemble du trafic de Nantes, hors de France, représentait une valeur de 26.576.355 livres (2). Pendant plusieurs années il resta aux environs de 29.000.000 l. En 1735 il était de 33.356.513 l. Après des lacunes dans les statistiques on le retrouve à 38.955.679 l. en 1743. Mais les guerres du milieu du siècle firent baisser ce trafic dont la valeur n'était plus que de 33.020.201 l. en 1752. Dix-huit ans plus tard il avait dépassé son chiffre de 1743 avec 47.991.915 l. en 1770. Progressant toujours le trafic arrivait en 1773 à 49.683.148 l. Dès 1776 il était supérieur à 50.000.000 l. En 1777 il atteignait plus de 64.000.000 l. C'était presque l'apogée commerciale de Nantes sous l'Ancien Régime. Nantes n'avait jamais et n'a jamais depuis ce temps (sauf en 1790, et sans doute de 1784 à 1789) connu un pareil résultat, eu égard au commerce global de la France et de l'Europe. Aussi dès 1778 constate-t-on une baisse sensible : 50.084.255 l., accentuée en 1779 : 20.538.278 l. Cet affaiblissement se maintint à peu près au même niveau en 1780 avec 21.422.565 l.

Les renseignements manquent pour les années postérieures (3), mais malgré la réforme monétaire (4) de 1785 et l'absence de données statistiques sur la valeur du commerce nantais, on peut estimer d'après les résultats de 1790, que le trafic de Nantes vers 1789 était de l'ordre de 80 à 90.000.000 de livres (100.677.836 l. en 1790). Ce résultat était magnifique et plaçait Nantes dans les premiers rangs, comme nous le verrons. Il était dû en majeure partie à l'essor du trafic colonial.

(2) Il s'agit de livres tournois valant environ 0 fr. 98 c.

(3) La série des statistiques commerciales de Nantes depuis 1714 aux Arch. Ch. de Com., C 706, 716, 717, présente les lacunes suivantes : 1715 à 1727, 1729, 1747 à l'entrée, 1748, 1758, 1759, 1773, 1780 à 1789.

(4) Cf. Levasseur (Histoire), *op. cit.*, I, p. 510.

§ 2. — VALEUR DES ENTRÉES ET DES SORTIES SÉPARÉES.

La balance du commerce de Nantes a varié quelque peu de 1729 à 1780. Tantôt les exportations dépassèrent les importations et ce fut le cas de la plupart des années, tantôt le cas inverse se produisit, comme en 1743 : 21.118.351 l. d'entrées, 17.837.328 l. de sorties ; comme en 1752 : 23.422.614 l. et 19.597.587 l. ; comme en 1770 : 30.661.773 l. et 17.330.142 l. Cette année-là les importations furent presque le double des exportations. Mais dès 1773 la différence s'était affaiblie : 27.475.372 l. contre 22.207.776 l. De 1775 à 1777 elle resta sensiblement du même ordre avant que les sorties ne l'emportassent à nouveau sur les entrées. Quand on examine de près les éléments qui concouraient à rendre la balance déficitaire ou favorable, on s'aperçoit que pour ainsi dire toujours elle fut en réalité favorable. Les entrées des colonies représentaient la plus grande part des importations. Or, n'étaient-elles pas obtenues à l'aide de capitaux nationaux, bien plus, à l'aide de richesses presque exclusivement nantaises ? (5) Dans ces conditions, un fort mouvement d'entrées coloniales contribuait, économiquement parlant, à l'augmentation de la fortune nantaise et non pas à sa diminution, d'autant plus que l'infériorité de la valeur des exportations sur les importations, quand elle est constatée, ne fait pas état de marchandises sorties par cabotage ou par la Loire fluviale.

Si on étudie isolément les entrées et les sorties, on voit que les entrées, en hausse de 1714 à 1731, fléchirent en 1732 pour reprendre à 9.000.000 l. de 1733 à 1735. En 1736 elles furent de 12.000.000 l. environ ; en 1743, de 21.118.351 l. Après une baisse en 1747 jusqu'à 14.500.000 l., elles augmentèrent, de nouveau, en 1752 avec 23.500.000 l. environ. L'année 1770 marqua leur apogée connue : les entrées atteignirent 30.661.773 l. dont

(5) Cf. *infra*, p. 292 et sqq. Des négociants d'autres villes étaient parfois intéressés financièrement aux armements nantais. Tel fut le cas, par exemple, du célèbre malouin Magon de la Ballue déjà cité.

TABEAU
N° 1

VALEUR

ANNÉES	É T R					Da
	Angleterre	Flandre Impériale	Hollande	Nord	Allmeagne et Prusse-Italie	
1714	1.914.552	»	»	315.150	»	
1729	622.527	»	984.341	364.065	»	
1730	1.098.110	11.282	1.374.067	475.126	»	
1731	522.800	5.524	1.657.038	1.129.601	»	
1732	704.226	8.992	684.534	401.625	»	
1733	621.600	31.210	1.084.514	495.269	»	1
1734	1.066.856	1.077	676.967	211.575	»	
1735	889.507	28.265	526.260	381.453	»	
1736	526.320	»	1.143.285	1.014.537	»	
1737	1.223.301	5.421	1.141.344	»	»	
1738	993.350	7.042	1.621.504	»	»	
1739	2.578.498	—	996.390	»	»	
1743	689.227	21.856	5.427.579	545.475	»	
1747	76.587	—	4.064.883	116.520	»	
1752	1.378.296	24.891	1.934.473	1.622.960	»	
1770	178.004	518.091	4.351.205	6.387.385	»	
1773	810.199	»	1.619.142	»	2.014.950	
1775	411.359	309.109	1.170.089	1.452.120	»	1
1776	325.904	187.458	3.295.194	1.320.919	»	1
1777	489.918	618.312	4.572.920	1.113.711	»	2
1778	29.534	565.343	1.737.003	296.062	446.720	2
1779	—	234.888	1.348.352	322.882	276.260	1
1780	—	613.731	1.672.916	151.963	575.495	3

Tableau correspondant au Tableau n° 1 bis

Nota. — Chiffres résultant parfois de nombreuses additions et provenant des so

ENTRÉES (en livres tournois)

GER

COLONIES

SUÈDE	Espagne	Portugal	Russie- Italie	TOTAL	Isles franç. de l'Amériq. Etats-Unis	TOTAL GÉNÉRAL
»	500.000	»	»	»	»	»
»	402.108	6.373	»	2.379.414	A 7.383.840	9.763.254
»	317.725	14.291	»	3.290.601	7.120.638	10.411.239
»	309.507	23.016	»	3.647.486	7.225.470	10.872.956
»	330.517	13.164	»	2.143.058	3.384.623	5.527.681
»	425.744	»	»	2.787.504	6.642.638	9.430.142
132.311	193.785	12.896	»	2.374.593	6.969.697	9.344.290
144.809	366.318	6.203	»	2.369.286	7.511.180	9.880.466
105.725	1.466.205	14.171	»	4.286.726	7.722.288	12.009.014
»	»	»	»	»	9.800.000	»
»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»
439.980	1.162.122	89.339	»	8.455.041	12.663.310	21.118.351
116.013	264.559	62.195	»	4.708.068	9.813.297	14.521.365
303.469	644.000	»	R 310.069	6.948.928	16.473.686	23.422.614
388.671	741.333	39.132	300.575	12.963.397	17.698.376	30.661.773
665.118	1.076.328	103.925	»	6.974.732	20.500.640	27.475.372
656.950	726.536	82.514	R 371.876 I 101.660	5.358.187	A 22.645.356	28.003.543
388.074	1.075.055	1.871.434	R 1.054.102	8.221.859	A 21.628.296	29.850.155
332.566	1.448.050	295.736	R 842.225	10.007.774	A 24.300.659	34.308.433
466.683	1.165.416	255.017	R 494.230 I 201.190	7.637.662	A 20.673.383 US 1.760.662	28.311.045
289.066	457.028	230.513	R 485.730 I 167.057	4.786.931	A 5.241.857 US 822.340	10.028.788
417.193	192.606	702.513	R 160.547 I 165.683	6.026.001	A 3.927.504 US 1.023.016	9.953.505

vantes : 1714, 1730 à 1747, Arch. Ch. de Com., C 706 ; 1729, Huet (Statistique), *op. cit.*, tableau n° 26 ; 1752, Arch. Ch. de Com., C 716 ; 1770, Arch. Ch. de Com., C 717 ; 1773, Huet, *id.* ; 1775 à 1780 respectivement, Arch. Nat., F¹² 242, 244, 245, 246, 247, 248.

TABEAU
N° 1 bis

VALEUR des

ÉTRANGER

ANNÉES	Angleterre	Flandre Impériale	Hollande	Nord	Allemagne et Prusse	Danemark	Suède
—	—	—	—	—	—	—	—
1714	314.092		1.169.120	379.538	—	—	—
1729	313.211	718.324	3.498.769	1.569.537	—	—	—
1730	221.610	935.942	5.938.750	2.057.262	—	—	—
1731	263.180	846.378	5.482.850	3.194.550	—	—	—
1732	143.796	851.006	4.926.166	3.047.658	—	—	—
1733	456.350	2.117.280	5.447.050	2.740.837	—	41.180	—
1734	757.830	1.322.055	5.499.433	3.579.346	—	78.036	79.514
1735	539.283	1.049.285	6.208.360	5.573.196	—	197.667	133.049
1736	269.980	1.196.425	5.923.183	2.417.416	—	117.660	98.324
1737	228.300	»	1.584.140	»	—	84.232	»
1738	285.000	»	4.09.903	»	—	94.214	»
1739	495.180	»	5.580.618	»	—	88.414	»
1742	»	»	»	»	—	137.050	»
1743	59.424	1.220.139	5.452.220	3.537.529	—	49.114	69.892
1752	46.127	505.734	4.003.436	4.033.779	—	3.571	54.027
1770	219.747	1.565.432	4.181.981	3.503.257		439.131	359.467
1773	32.216	»	4.212.248	—	8.110.357	142.304	807.240
1775	31.123	3.219.001	4.333.422	4.203.359	—	110.335	289.556
1776	55.876	4.146.013	4.769.557	2.841.051	—	157.106	101.773
1777	417.360	3.285.336	6.892.189	3.037.556	—	79.116	220.479
1778	5.444	2.034.064	2.340.231	381.921	2.937.358	326.013	248.062
1779	—	319.207	1.547.671	19.485	2.609.948	220.611	317.310
1780	—	1.254.965	1.955.431	299.365	1.403.599	233.816	191.389

Tableau correspondant au Tableau n° 1

Nota. — Chiffres extraits des mêmes sources et de la même manière.

PORTIES (en livres tournois)

MÈRES				COLONIES			
Espagne	Portugal	Italie-Russie	TOTAL (y compris US)	Guinée-Indes	Isles Franç. de l'Amériq. Etats-Unis	TOTAL	TOTAL GÉNÉRAL
07.878	32.720	»	2.203.348	»	A 1.819.995	»	4.023.343
56.851	105.099	I 187.206	9.248.997	G 1.215.304	6.348.800	7.564.104	16.813.101
71.803	220.600	292.912	12.338.879	2.834.454	4.293.337	7.127.791	19.466.670
10.286	154.051	341.235	11.892.530	4.400.929	4.428.703	8.829.632	20.722.162
52.480	731.822	731.822	11.884.850	1.242.477	5.664.346	6.906.823	18.891.673
30.839	678.095	224.828	13.736.459	787.144	4.504.845	5.291.989	19.028.448
70.557	662.476	405.442	17.056.689	190.909	2.957.454	3.148.363	20.205.052
14.971	1.521.574	846.830	18.681.215	385.849	4.408.983	4.794.832	23.476.047
96.800	1.029.138	531.613	13.830.539	916.472	4.437.451	5.353.923	19.184.462
»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»
»	369.414	»	»	»	»	»	»
40.750	»	37.607	11.166.675	2.672.520	3.998.133	6.670.653	17.837.328
73.321	718.164	88.638	11.726.797	2.413.518	5.457.272	7.870.790	19.597.587
59.928	389.483	299.155	12.627.581	1.592.856	3.109.705	4.702.561	17.330.142
74.005	1.188.445	—	16.666.815	2.944.355	2.596.606	»	22.207.776
56.144	1.272.683	I 1.082.967 R 360.740	17.559.348	G 1.561.106 I 411.299	1.860.803	3.833.208	21.392.556
52.313	998.858	I 721.788 R 267.094	17.321.429	G 1.471.406 I 280.782	3.699.145	5.451.433	22.772.762
25.435	1.274.202	I 932.676	20.064.349	G 2.425.735 I 371.551	7.224.517	10.021.803	30.086.152
33.890	841.914	264.950	14.110.561	G 211.271	A 7.451.378 US 1.396.714	7.662.649	21.773.210
41.646	707.253	I 250.409 R 24.592	9.233.999	I 123.784	A 1.151.707 US 2.175.867	1.275.491	10.509.490
11.102	1.563.651	I 759.848	9.357.138	G 231.228 I 112.218	A 1.768.476 US 1.024.795	2.111.922	11.469.060

Se reporter au tableau n° 3 bis pour le détail par pays des 4 principaux produits nantais exportés.

17.698.376 l. de marchandises provenant des colonies. De 1773 à 1778, sauf en 1777, elles avoisinèrent 28.000.000 l. mais en 1779 commença leur chute avec environ 10.000.000 l. seulement et l'année 1780 fut encore un peu moins forte.

Quant aux sorties, de 1714 à 1735, à l'exception des légères fluctuations de 1732 et 1733, elles progressèrent de 4.023.343 l. en 1714 à 23.476.047 l. en 1735. La baisse esquissée en 1736, se poursuivit légèrement en 1743. Avec l'année 1752 une faible reprise des exportations se manifesta : 19.597.587 l. que le résultat de 1770 ne consolida pas. Enfin, l'année 1773 ouvrit l'ère du grand essor des exportations qui, entre 1770 et 1778 dépassèrent toujours 20.000.000 l., arrivant même à 30.086.152 l. en 1777. Ce fut leur résultat maximum, réduit des deux tiers environ au cours de 1779 et de 1780. Les entrées et les sorties de Nantes étaient formées par la réunion des importations et des exportations d'Europe ou pour les pays d'Europe et les colonies, pays que nous retrouverons en étudiant les débouchés commerciaux de Nantes (voir *infra* p. 290 et sqq.).

Section B. — TONNAGE.

Les renseignements sur le tonnage global du port de Nantes au XVIII^e siècle, sont à notre connaissance, assez rares. A peine peut-on rétablir les résultats de quelques années (6) en totalisant un à un le tonnage de chaque navire entré dans le port et en admettant que les sorties furent sensiblement voisines des entrées. Par ce procédé on constate qu'en 1734 le mouvement global de Nantes dut s'élever à 93.540^{tx} environ ; en 1735, à plus de 70.000^{tx} environ ; en 1736 à 86.946^{tx} ; en 1737 à 70.000^{tx} au moins ; en 1738, à 80.000^{tx} environ ; en 1739 et en 1740, à un tonnage sensiblement voisin ;

(6) D'après Arch. Ch. de Com., C 587 (1734-1737), C 858 (1738-1740), C 706 (1742-1743). Etat mensuel des navires entrés et de leur chargement.

en 1742 à 82.053^{tx} exactement ; en 1743, à 101.500^{tx} rigoureusement. Il est vraisemblable d'admettre qu'ensuite le tonnage suivant sensiblement les oscillations de la valeur globale des entrées et des sorties réunies et surtout les fluctuations des quantités de marchandises telles que les sucres, les sels, diminua alors jusque vers 1748 puis progressa assez notablement. Il se maintint probablement entre 100 et 150.000^{tx} jusque vers 1753 puis déclina selon toute probabilité avec les guerres coloniales franco-anglaises. En tous les cas, d'après Expilly (7) la jauge totale des tonneaux entrés et sortis représentait en 1764 un mouvement de 158.546^{tx} pour 1427 navires, soit une moyenne de plus de 100^{tx} par navire. Ce résultat assez modeste en comparaison du poids des marchandises transportées était dû au faible tonnage des navires dont nous avons parlé plus haut. Cependant il y a tout lieu de croire qu'à partir de 1764, le tonnage progressa d'importance, dépassant souvent 150.000^{tx} et approchant de 200.000^{tx}, si on en juge d'après les résultats de 1790, année (8), il est vrai, maxima (237.716^{tx}). Les entrées ne paraissent pas toujours avoir été égales aux sorties. C'est ainsi qu'en 1764 on compta 458 navires sortis et 973 navires entrés, différence imputable au commerce international et au cabotage. Toutefois l'année 1764 fut peut-être exceptionnelle, et la disproportion entre les deux parties du mouvement de Nantes fut, à diverses reprises, réduite voire même inversée, comme permettent de le croire les chiffres de 1790.

Section C. — IMPORTANCE PRIMORDIALE.

En dépit du manque de renseignements très précis sur la situation des autres ports français au xvi^e siècle, il semble bien (9) que Nantes, plus intimement mêlée au

(7) Expilly, *op. cit.*, p. 74.

(8) Cf. *infra*, tableau n° 7.

(9) Levasseur (Histoire), I, *op. cit.*, p. 160 ; cf. aussi p. 254, *p. cit.*

mouvement commercial de la France, depuis l'union scellée en 1491, (cf. *supra* p. 99) était encore vers 1550 l'un des principaux ports de France avec Marseille et peut-être Bordeaux, comme du reste, à la fin du siècle, grâce à la Ligue qui avait fait de Nantes l'un de ses points d'appui et avait permis à ce port de trafiquer avec l'Espagne en particulier. Mais sous Richelieu il n'en fut d'abord plus ainsi, puis Nantes « entrepôt de produits d'Espagne et du Portugal » (10) avait repris une place très honorable à côté de Rouen, entrepôt des marchandises de Hollande, d'Angleterre et des ports du nord, à côté de St-Malo, de La Rochelle, voire de Marseille.

Vers 1698-1700, époque où furent rédigés les mémoires des intendants (11), le port de Nantes déjà fort important paraissait être en concurrence sinon dépassé par Rouen, Bordeaux, Dunkerque, Marseille, La Rochelle qui bénéficiait de son emplacement à l'intérieur des Cinq grosses Fermes tandis que Nantes port de la Bretagne était isolé du Centre et du Nord de la France par la ligne de douane de ces Fermes.

Peu avant la guerre de la Succession de Pologne, c'est-à-dire aux environs de 1730, le commerce de Nantes qui avait en moyenne une valeur de 30.000.000 l. représentait approximativement le 1/6 du trafic de la France sur terre et sur mer qui s'élevait à 188.000.000 l. (12) environ. Nantes figurait parmi les 4 grands ports de l'Océan en même temps que Rouen, Bordeaux (13) (40.000.000 l. au moins), La Rochelle si on en croit certains indices comme le commerce des Iles et la traite des nègres. Marseille (14) avec des marchandises valant

(10) *Idem*, p. 306.

(11) *Idem*, p. 333-349, etc.

(12) Se reporter aux tableaux n°^s 1 et 1 bis pour la valeur du commerce de Nantes et à Arnould, *op. cit.*, tableaux n°^s 10, 11, 12 et 13, dont il suffit de totaliser les résultats pour avoir la valeur du trafic global de la France.

(13) Cf. sur Bordeaux : H. Sée (Evolution de la France), *op. cit.*, p. 239-240.

(14) Sur Marseille : Cf. Levasseur (Histoire), I, *op. cit.*, p. 457.

19.902.000 l. seulement en 1728, était inférieure d'1/3 à Nantes. Au milieu du XVIII^e siècle, en 1752, la part de Nantes dans le commerce de la France avait diminué puisqu'avec ses 41.000.000 l. elle n'atteignait pas le 1/14^e du mouvement commercial du Royaume (582.000.000 l.) Bordeaux faisait un commerce d'une valeur presque double de celle de Nantes étant donné que le trafic du premier port était de 75.000.000 l. environ mais la situation était exactement inverse si on se base sur le poids des marchandises en l'espèce, le sucre, denrée prépondérante dans les deux ports : 52.000 milliers à Nantes et 24.000 milliers à Bordeaux (15) en 1753. Nantes à son apogée était bien le premier port de France, (cf. *infra* p. 293, importations des Iles en 1753) passant avant Marseille en dépit de la valeur plus grande du commerce de celle-ci (75.439.000 l. en 1746).

En 1770, les 42.000.000 l. atteints par le négoce nantais équivalaient à la seizième partie du commerce français (686.000.000 l.). Bien que Nantes n'eut plus alors à craindre de se voir dépasser par Bordeaux qui subissait une crise due à la guerre de Sept ans, cependant bientôt le grand port colonial de l'Atlantique fut incontestablement (16) éclipsé dans sa primauté, dès avant 1780, par Bordeaux et surtout par Marseille dont le commerce avait une valeur de 172.443.000 l. en 1776.

Si désormais il n'est plus possible avant 1790 d'indiquer la part de Nantes dans le commerce de la France ni de comparer le trafic de ce port avec celui des autres ports, du moins doit-on constater qu'il resta aux premiers rangs (le second probablement) puisqu'en 1790, il devait représenter près du dixième de la valeur globale du négoce en France.

(15) Chiffre de Bordeaux fourni par le même auteur, p. 457.

(16) D'après les chiffres des différents ports aux Arch. Nat., F¹² 247-248.

CHAPITRE II

Catégories de marchandises⁽¹⁾

Pendant longtemps, de la fin du xv^e siècle au milieu environ du xvii^e siècle, le commerce de Nantes eut pour aliment exclusif les produits d'Europe et fut composé sensiblement de la même façon qu'à la fin de la précédente période. Mais avec l'implusion coloniale donnée à la France par Richelieu et surtout Colbert, Nantes se livra activement au trafic des colonies qui rapidement devint plus important que le trafic européen. Toutefois ces deux commerces furent dans un lien d'interdépendance, le premier ne pouvant s'effectuer, comme nous le constaterons, sans des produits fournis par le second et celui-ci n'étant prospère que grâce aux denrées coloniales.

Malgré ces corrélations, il y a lieu, pour la clarté de l'exposition, de distinguer les marchandises proprement européennes des marchandises coloniales qui assurèrent au xviii^e siècle, la richesse considérable des armateurs ou des négociants nantais, en même temps que l'épanouis-

(1) En présence de la multiplicité des documents statistiques et manuscrits ou imprimés, concernant le commerce de Nantes dans la seconde moitié du xvii^e et au cours du xviii^e siècles, voici, sauf indication spéciale, les sources principales que nous avons usitées au cours du présent chapitre : Arch. Ch. de Com., C 893 (Mémoire de Béchameil de Nointel en 1698), C 706 (1714-1747), C 716 (1749-1764), C 717 (1765-1779). — Jacques Savary, *Dictionnaire du Commerce*, t. V, col. 196 à 204 de l'édition de 1765. — *Id.*, *Le parfait négociant*, t. I, édition de 1777, p. 447 à 530 *passim*. — Expilly, *op. cit.*, p. 56-76. — Gournay, *Tableau général du Commerce, des marchands, négociants, armateurs, etc., de la France, de l'Europe et des autres parties du Monde*, années 1789 et 1790, p. 491-498. — Huet, *op. cit.*, p. 192-232. — Le Beuf, *op. cit.*, p. 120-182, 200-230. — Gabory, *op. cit.*, p. 29-44. — H. Sée (Commerce de Bretagne début xviii^e siècle), *op. cit.*, p. 35 et sqq. — *Id.* (Evolution de la France), *op. cit.*, *passim*.

TABIEAU
N° 2

NAVIGATION INTÉRIEURE par la LOIRE

ANNÉES	SELS	AUTRES MARCHANDISES
	(mille livres)	(mille livres)
A	1495	39.398
	1503	27.279
	1514	41.287
	1535	*44.075
	1547	35.619
	1580	45.342
	1582	»
	1599	*35.431
	1620	*21.030
	1626	*23.132
	1630	*20.160
	1638	*19.902
	1672	*16.331
	1676	»
	1683	»
B	1699	»
	1707	»
	1711	»
	1743	»
	1748	»
	1752	»

Nota. — Chiffres extraits de Mantellier, *op. cit.*, p. 314 et 328 ou (*) résultant de chiffres fournis par le même ouvrage, p. 480-482.

Partie A concernant, pour les « autres marchandises », le trafic entre Roanne et Nantes ; partie B, entre Roanne et Ingrandes. Sels transbordés à Nantes de navires en bateaux pour la remonte de la Loire.

Pour obtenir l'équivalent des milliers de livres pesant en tonnes métriques, diviser le résultat par 2.

sement complet du commerce (2) de Nantes dont l'étude du trafic global nous a permis de mesurer l'importance.

Section A. — MARCHANDISES D'EUROPE.

§ 1. — SEL (3).

Le sel qui, nous le savons, était à la fin du xv^e siècle le produit le plus important du trafic de Nantes, conserva au xvi^e siècle et durant la majeure partie du xvii^e siècle sa prépondérance incontestée. Plus heureux en cela que pour les autres matières, nous possédons des données statistiques sur les quantités de sel expédiées par Nantes à l'intérieur du Royaume. La lecture du tableau n^o 2 montre qu'en 1495, 39.398 milliers de livres (4) soit 19.690 tonnes environ de sel quittèrent Nantes pour gagner les contrées de la France desservies au moyen de la Loire. Après une baisse assez notable en 1503, en 1514 le trafic s'élevait à 41.287.000 l. total dépassé en 1535 et en 1580, année où fut atteint le maximum connu : 45 342 milliers de livres. Vers 1556, 5 à 6.000 vaisseaux amenaient le

(2) Les chiffres reproduits dans nos tableaux statistiques et indiquant les résultats de chaque marchandise, sauf mention contraire, ne concernent que certaines années : 1714 (1^{re} année de statistique et fin du règne de Louis XIV), 1728 (seconde année connue), 1730 (année de décade), 1733 (début de la guerre de succession de Pologne), 1738 (fin de la guerre), 1740 (décade), 1742 (dernière année avant la guerre de la succession d'Autriche), 1743 (guerre), 1749 (1^{re} année après la paix d'Aix-la-Chapelle), 1750 (décade), 1752 (début de la lutte coloniale anglo-française), 1756 (début de la guerre de Sept-Ans), 1760 (décade), 1763 (année du traité de Paris), 1764 (1^{re} année après la paix), 1770 (décade), 1774 (avènement de Louis XVI), 1778 (début pour la France de la guerre de l'Indépendance américaine), 1779 (dernière année connue et la plus proche de la décade).

(3) Les marchandises d'Europe, comme du reste celles des colonies, seront indiquées désormais généralement par ordre d'importance en poids (cf. *supra*, p. 73 et sq.) et non plus par ordre d'ancienneté. Sur le sel, voir Arch. Ch. de Com., C 703-705.

(4) Un millier équivalait à 1.000 livres pesant. Nous employons indistinctement ce mot avec le terme mille livres.

sel des marais de Guérande et de la « Baie » (5), mais à la suite de l'établissement de la gabelle en France et des mesures prises par Sanzai les étrangers ne venaient plus chercher le sel à Nantes. Ils avaient avantage à s'approvisionner au Portugal et en Andalousie. Après ces entraves momentanées, à cause sans doute d'une plus grande consommation par les pays étrangers, les quantités de sel empruntant la Loire diminuèrent progressivement, passant de 35.431 milliers de livres en 1599 à 20.160 en 1630 et 16.331 milliers seulement en 1672. Ensuite on ignore les résultats du trafic intérieur du sel. En tous les cas d'après le mémoire (6) de Béchameil de Nointel (1698) la production des marais salants du Comté estimée à 26.000 muids et 12.000 charges était absorbée vers la fin du XVII^e siècle par l'Angleterre, la Hollande, le Nord et la Bretagne elle-même. A partir de 1714 les quantités de sel exportées à l'étranger sont connues.

Ces quantités exprimées en muids de 5.000 l. ou en charges de 5.340 l. (voir le tableau n° 3) accusèrent 13 muids ou charges en 1714 mais les renseignements paraissent incomplets. Le trafic du sel fut assez variable, puisqu'à côté de 10.000 charges ou muids environ, comme en 1730, 1732, 1759, on trouve des quantités inférieures, en 1728 : 9.059, en 1731, en 1733, de 1736 à 1741, de 1745 à 1754, en 1757, de 1762 à la Révolution. A part quelques exceptions, à dater de 1762 le trafic ne cessa de diminuer, descendant jusqu'à 1.946 muids ou charges en 1776, 1.476 en 1779. Les années supérieures à 10.000 charges ou muids, furent 1734 et 1735 (15.362 charges ou muids cette année-là), 1742 à 1744, 1755 avec 18.061 charges ou muids (chiffre record), 1756, 1758, 1760 et 1761.

Les pays (7) les plus grands consommateurs de sel

(5) Sur cette période, consulter Arch. mun. Nantes, EE 244, Supplique des Nantais au roi contre Sanzai, reproduite par Le Beuf, *op. cit.*, p. 39-43.

(6) Cf. *supra*, p. 112, note 13.

(7) Les résultats des années 1730, 1740, 1755, 1760, 1770, 1779, reproduits dans notre tableau mentionné ci-contre, ont été choisis

(voir tableau n° 3 bis, A) furent en premier lieu, la Hollande jusque vers 1750 et presque au même niveau, le Nord avec l'Allemagne, supérieurs au premier pays après 1750 ; venaient ensuite le Danemark, la Suède, assez souvent l'Angleterre ; plus loin, l'Espagne, la Flandre par intermittence de même que la Russie, enfin les « Isles » assez négligeables. Mais les sels Portugais faisaient une sérieuse concurrence aux sels Nantais dans le commerce international et étaient préférés, comme nous le verrons plus loin, pour les salaisons.

§ 2. — VINS.

Si on ne possède pas de renseignements, de très bonne heure sur l'importance exacte des vins, on sait par diverses allusions contenues dans des mémoires, des correspondances ou des actes officiels que ce trafic était très important au xvi^e siècle et au xvii^e siècle. Il s'était accru depuis le xv^e siècle (8) grâce à l'augmentation de consommation des vins par les étrangers. Les Espagnols, dit M. Mathorez (9), entreposaient à Nantes les vins de Touraine, d'Anjou, de l'Aunis et de la Saintonge. Ils portaient en Flandre ou en Espagne les vins achetés aux foires d'Ancenis (voir *supra* p. 81). Les autres régions septentrionales de l'Europe constituaient également des débouchés pour les vins. Vers 1698 on estimait (10) les quantités de vins sorties à 8.000 tonneaux soit 32.000 barriques (un tonneau équivalant à 4 barriques). A l'inverse les Espagnols apportaient à Nantes des vins de liqueur comme le madère.

Au xviii^e siècle le commerce des vins (11) soit nantais,

comme étant les plus représentatifs du trafic salicole (maximum, moyenne, minimum).

(8) Mantellier, *op. cit.*, p. 331.

(9) Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p. 58.

(10) D'après le mémoire de Béchameil de Nointel, cf. p. 112 note 13.

(11) D'après les états d'entrées et de sorties utilisées dans notre tableau n° 3 auquel se référer.

TABIEAU
N° 3

Exportations des PRODUITS MÉTROPOLITAINS principaux
Importations et Exportations de SUCRES (BRUTS
TERRES, etc.), CAFÉS

ANNÉES	EAUX-DE-VIE		SEL		VINS		SUCRES		CAFÉS	
	Exportations		Exportations		Exportations		Importations d'Amérique		Importations d'Amérique	
	(barriques)	(muids ou charges de 5,150 ¹ en moyenne)	(tonneaux de 4 barriques)		(mille livres)		(mille livres)		(mille livres)	
1714	2.716	13	3.854	½	15.340,6	2.221,2	»	»	»	»
1728	18.636	9.059	13.544		»	8.729,7		0,09	142,0	»
1730	12.286	10.343	6.425	¼	23.468,3	16.565,4		4,2	»	»
1731	9.675	7.911	7.983	½	22.752,1	16.904,9		10,0	»	»
1732	11.441	10.993	4.683	½	18.313,6	19.052,6		152,6	396,0	»
1733	5.551	5.902	7.980		27.203,7	17.432,3		316,5	»	»
1734	10.002	14.296	8.079		24.953,2	15.896,9		611,8	»	»
1735	9.980	15.362	4.456	¾	26.740,0	18.244,4		864,8	»	»
1736	5.494	6.709	7.530	¾	27.821,8	15.360,6		850,5	»	»
1737	8.982	7.671	3.251	¼	24.374,6	17.545,4		1.262,0	2.314,0	»
1738	12.743	9.195	4.391		21.007,5	17.618,2		1.136,8	»	»
1739	7.685	4.783	8.551	¾	26.434,1	15.284,2		1.145,0	2.382,4	»
1740	4.989	3.080	2.398		32.578,1	17.674,0		1.489,7	»	»
1741	4.395	9.699	4.544		29.891,2	14.492,8		1.214,3	2.714,2	»
1742	5.536	13.682	3.228	¼	39.442,4	23.658,3		1.015,8	2.861,2	»
1743	5.336	12.104	6.789	½	35.727,2	11.141,8		797,5	»	»
1744	11.024	13.017	6.880	¼	21.109,3	13.073,2		1.263,8	»	»
1745	5.799	9.211	4.025		10.757,4	6.207,0		—	»	»
1746	1.223	7.019	4.012	½	* 22.282,7	5.287,3		1.11,8	»	»
1749	6.161	6.765	9.827	¼	34.887,1	24.080,4		1.256,4	1.526,9	»
1750	3.687	3.045	5.837	½	21.170,6	21.672,1		1.695,4	1.387,3	»

1754	6.055	9.429	3.985 $\frac{1}{4}$	42.008,1	25.971,9	2.451,9	»
1755	2.837	18.061	6.200 $\frac{1}{4}$	37.843,9	16.608,1	2.102,3	»
1756	204	12.958	6.096 $\frac{1}{4}$	12.049,5	5.306,1	1.112,5	865,5
1757	1.661	7.178	5.952 $\frac{1}{4}$	1.189,7	594,5	59,5	»
1758	1.329	14.653	6.118	»	28,6	»	»
1759	1.950	10.063	6.328	»	2,1	»	»
1760	3.248	14.048	11.996 $\frac{1}{4}$	—	0,1	—	600
1761	13.582	15.312	11.680 $\frac{1}{4}$	—	103,7	—	»
1762	11.327	5.431	10.037 $\frac{1}{4}$	—	0,2	—	»
1763	8.742	5.869	5.676	12.530,6	5.517,9	808,9	837,0
1764	5.575	5.113	9.592 $\frac{1}{4}$	37.564,0	21.136,8	2.101,0	3.373,8
1765	5.220	5.684	7.829	29.905,2	18.121,4	2.824,5	»
1766	3.147	2.142	10.014	30.225,4	20.977,5	2.631,9	»
1767	3.563	8.219	5.385 $\frac{1}{4}$	32.224,7	19.429,3	2.309,6	»
1768	2.421	4.270	2.482	38.708,8	22.235,1	3.833,6	»
1769	929	2.174	7.166	40.899,9	20.917,2	2.889,7	»
1770	1.815	2.638	3.859 $\frac{1}{4}$	36.832,8	14.674,9	3.940,4	3.723,0
1771	1.709	6.542	4.231 $\frac{1}{4}$	43.101,3	23.748,9	4.087,9	»
1772	1.685	4.588	10.895 $\frac{1}{4}$	44.323,1	26.901,7	5.912,2	»
1774	3.540	2.945	5.910	44.805,1	30.124,9	8.178,4	8.364,6
1775	3.540	2.841	6.006	46.683,5	16.236,7	9.366,0	»
1776	4.243	1.946	6.501 $\frac{1}{4}$	48.163,5	19.773,2	8.407,9	»
1778	867	3.666	8.530	36.264,4	7.417,8	4.951,4	4.215,7
1779	908	1.476	6.362 $\frac{1}{4}$	7.655,0	1.700,6	1.269,2	2.027,5

(*) Année 1747.

Tableau global correspondant au Tableau développé n° 3 bis et aux importations du Tableau n° 4.

Nota. — Chiffres exprimés en milliers de livres pesant, résultant de l'addition des quantités partielles par pays contenues dans Arch. Ch. de Com., C 706 (1714-1747), C 716 (1749-1764), C 717 (1765-1779). Se reporter au tableau n° 5 pour le trafic des autres denrées coloniales.

Pour obtenir l'équivalent des muids ou charges en tonnes métriques, multiplier par 2,125 en moyenne ; pour convertir les tonneaux de vin en barriques, multiplier le résultat par 4, et pour transformer les milliers de livres pesant en tonnes métriques, diviser le résultat par 2.

soit d'amont c'est-à-dire de la vallée de la Loire (Orléanais, Anjou, Touraine) soit de Bordeaux, soit d'ailleurs constituait une part importante du trafic de Nantes. Qu'on en juge plutôt en constatant qu'en 1714, 3.854 tonneaux 1/2 autrement dit 15.418 barriques, sortirent de Nantes pour l'Etranger. Et ce résultat fut la plupart du temps largement dépassé. L'année 1728 paraît avoir marqué le plus fort chiffre avec 13.544 tonneaux (54.176 barriques). Jamais depuis ce temps jusqu'à nos jours un pareil total n'a été obtenu. La moyenne des années fut comprise entre 4 et 6.000 tonneaux environ. Les résultats plus grands sont fournis par les chiffres de 1731, 1733 et 1734, 1736, 1739, 1743 et 1744, 1749, 1755, 1758 à 1762, 1764 à 1766, 1769, 1772, 1776, 1778 et 1779.

Il y avait peu de vins de l'extérieur, à l'exception des vins doux ou de liqueur provenant surtout d'Espagne (vin des Canaries par exemple) et du Portugal. En raison des droits élevés qui frappaient les vins (voir p. 194), la fraude sévissait selon des procédés différents de ceux du xv^e siècle. En effet lorsque les entrepôts de vins étaient situés en dessous des pataches de la douane (12) on roulait les barriques par terre et les chargeait en dessous des dites pataches. Quant aux vins nantais, leur faible appréciation les faisait convertir en eaux-de-vie dont nous reparlerons, vu l'importance considérable de celles-ci. Les pays étrangers (13) vers lesquels les vins sortis par Nantes se dirigeaient étaient dans l'ordre, les suivants (voir tableau n° 3 bis, C) : la Flandre ou la Hollande souvent en lutte au point de vue des quantités, le Nord avec l'Allemagne, les « Isles françaises d'Amérique » (tableau n° 4^{bis}), la Guinée (tableau n° 6), le Danemark, la Suède, l'un dépassant parfois l'autre, l'Espagne, l'Angleterre, le Portugal, quelquefois les Indes ainsi que l'Italie.

(12) Gabory, *op. cit.*, p. 36, d'après Arch. Nat., G⁷ 195.

(13) Les résultats des années 1728, 1740, 1749, 1760, 1770, 1778, reproduits dans notre tableau mentionné ci-contre, ont été choisis pour les mêmes raisons que ceux du sel (cf. *supra*, note 7).

§ 3. — CÉRÉALES (14)

Bien qu'assez irrégulier à Nantes comme partout, le trafic des grains et farines eut toujours dans l'ensemble une grande importance. Tantôt Nantes exportait des quantités de céréales quand l'état des récoltes ou des autorisations royales le permettait, tantôt, et cela se produisit très souvent au cours du xvi^e siècle, au début et à la fin du xvii^e siècle, enfin à plusieurs reprises au xviii^e siècle, Nantes importait des cargaisons très notables de céréales.

D'une façon générale au xviii^e siècle (15), sauf les cas de disette, les grains étaient expédiés dans le Nord, en Hollande, voire en Espagne (plus de 2.000.000 l. globales en 1770), car Nantes constituait un centre de répartition du blé, par sa situation en Bretagne et près du Poitou grands marchés de blé, sans compter la région de la Haute-Loire desservie naturellement par le fleuve jusqu'à Nantes. Notre tableau n° 4 permet de constater que les années 1714, avec 25.253.000 l., 1752 avec 5.463.000 l., et surtout l'année 1770 avec 83.627.000 l., voire l'année 1774 avec 4.750.000 l. furent des années de grandes importations de céréales : blé, seigle, orge, avoine, etc... A côté des céréales entraient des farines en barils venant presque toujours d'Angleterre. Ces barils comme le montre les chiffres du tableau n° 4^{bis} étaient exportés aux « Isles » et donnaient parfois lieu à des mécomptes pour les négociants des colonies quand ils recevaient des farines avariées ou de qualité inférieure. Le nombre des barils importés ainsi en Amérique a subi des fluctuations mais il dépassait presque toujours 3.000 barils, allant parfois

(14) Arch. Ch. de Com., C 774-779. — Arch. mun. Nantes, HH 238, 239.

(15) Cf. Gaston Martin (Mellier), *op. cit.*, p. 21, et surtout du même auteur, *La politique nantaise des subsistances sous la Constituante et la Législative*, 1924, p. 10 à 16, 23, 33.

jusqu'à 13.531 barils comme en 1730, 32.727 barils en 1778 qui fut, semble-t-il, une année exceptionnelle. Des farines allaient parfois en Italie et au Portugal vers 1760-1764.

Connaissant l'origine de ces farines on se doute aisément que les Anglais cherchèrent maintes fois à les transporter directement dans les colonies françaises. On comprend d'autre part que les Nantais aient lutté contre ces tentatives et voulu conserver le monopole d'un trafic qui obligeait de recourir à leur intermédiaire intéressé et qui leur permettait parfois de porter aux Iles des farines venant d'Amérique grâce à des maquillages. Mais si les Nantais se montrèrent aussi un peu avides, plusieurs fois dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, concurremment avec les Hollandais établis à Nantes, ils témoignèrent de leur générosité en s'unissant pour faire venir du blé des pays septentrionaux, notamment de Dantzic (16), et du Nord pour assurer le ravitaillement de la population, en cédant à bas prix ce blé qui leur avait coûté assez cher. La Ville du reste, ne l'oublions pas, avait déjà plusieurs fois effectuée des opérations analogues au XVII^e siècle surtout.

§ 4. — EAUX-DE-VIE (17)

A sa qualité de grand centre vinicole Nantes joignit depuis au moins la fin du Moyen-Age celle de grand marché d'eaux-de-vie, et même de marché de l'Europe aux XVII^e et XVIII^e siècles. Les vins produits dans la région nantaise étant parfois faibles, ceux qui avaient ce défaut étaient distillés en vue de fabriquer de l'alcool. Sur le cours de la vallée de la Loire on procédait de la même manière pour les lies et résidus de vin. C'est ainsi qu'Orléans était un gros pays producteur d'alcools qui par la Loire arrivaient à Nantes, d'où avec les eaux-de-vie

(16) Le Beuf, *op. cit.* p. 167, 202, etc.

(17) Arch. mun. Nantes, HH 237.

Répartitions en EUROPE des quatre principaux produits exportés : SEL ^(A), SUCRES ^(B), VINS ^(C) et EAUX-DE-VIE ^(D)

ANNÉES	Angleterre	Flandre impériale	Hollande	Nord, Allemagne et Prusse	Danemark et Suède	Espagne et Portugal	Italie	Russie
A								
(muids et charges)								
1730	—	—	—	—	—	—	—	—
1740	1.074	198	5.635	2.540	»	743	—	—
1750	51	82	2.053	260	567	40	—	—
1755	1.066	109	4.257	9.080	2.320	590	—	150
1760	—	—	2.297	9.195	2.364	58	—	134
1770	10	—	—	2.209	414	—	—	—
1779	—	—	—	433	702	24	—	214
B								
(milliers de livres)								
1730	182,1	612,7	9.567,2	3.668,6	»	1.915,0	619,8	—
1740	—	1.145,5	8.395,6	7.150,7	77,9	646,7	257,0	—
1750	0,06	1.268,2	9.212,0	8.470,6	1.248,6	1.468,3	—	—
1763	—	112,1	2.406,0	2.610,9	3,8	384,3	384,3	—
1770	—	2.952,2	6.426,9	2.622,7	1.652,2	325,6	694,0	—
1774	—	1.369,8	16.128,2	10.554,9	205,4	148,8	1.698,9	—
C								
(honneaux de 4 barriques)								
1728	117	3.944	6.090	2.511	»	241/2	2	—
1740	61/4	1.090 1/2	1.161	18	31/2	31	—	—
1749	13	4.779 3/4	2.634 1/4	1.046 1/2	96 1/4	13	—	—
1760	—	3.912	1.472	4.427	2.183 3/4	11 1/4	—	—
1770	1	1.561 1/2	1.580 1/4	610 1/4	111 3/4	—	—	—
1778	—	1.550	488 1/2	1.853 1/4	53/4	11 1/2	—	—
D								
(barriques)								
1728	3.341	3.579	7.010	2.183	»	298	75	—
1740	535	1.658	157	61	308	5	—	—
1754	537	1.028	80	56	779	34	43	—
1761	—	2.694	1.999	3.523	4.846	307	—	—
1770	159	62	23	13	504	—	1	—
1779	—	65	123	48	309	14	—	—

Nota. — Développement du tableau n° 3 auquel se référer pour les sources et pour la conversion des résultats exprimés dans le présent tableau, en données métriques, etc...

Chiffres choisis parmi les années les plus caractéristiques.

locales (voir tableau n° 3 bis, D) ils étaient exportés (18) : en Guinée (tableau n° 6), en Flandre, aux Iles (tableau n° 4^{bis}), en Angleterre, en Hollande ou dans le Nord (cette dernière contrée ayant pris l'avantage vers le milieu du XVIII^e siècle, en Suède, au Danemark, en Espagne, un peu au Portugal, beaucoup parfois aux Indes (pas en Russie qui consommait sans doute uniquement des alcools de grains, etc...)). Faisons remarquer que le commerce des alcools aux mains des Espagnols (19) au XVI^e siècle, fut l'apanage principal des Hollandais dans la seconde moitié du XVII^e siècle (20). Ceux-ci en effet enlevaient de grandes quantités d'eau-de-vie pour les accaparer et par leur manœuvre fixer les prix. Mais cela n'empêchait ni la C^{ie} du Sénégal de s'approvisionner à Nantes ni la « concurrence acharnée » entre les eaux-de-vie d'Anjou et celles de Nantes. Aussi établit-on en 1698, sur la sortie des eaux-de-vie nantaises, le droit de 45 sols que nous avons déjà rencontré. La mesure fut inefficace, grâce à la fraude consistant à vendre les alcools à l'étranger ou à faire passer les eaux-de-vie nantaises pour poitevines ou angevines et à se servir plusieurs fois des mêmes acquits de droits de sortie.

La courbe représentative du trafic de l'alcool à Nantes suivit sensiblement de 1714 à 1779 celle des vins. Toutefois on note une baisse supérieure à la baisse des vins, en 1746, en 1756, en 1769, en 1772 et en 1778-79. La quantité de barriques exportées qui s'élevait environ à 7.000 pièces vers 1700 fut très changeante (voir le tableau n° 3) : elle varia de 1.600 à 9 ou 10.000 barriques, parfois davantage. Parmi les années supérieures à ce dernier chiffre on peut citer 1728 : 18.636 barriques (maximum), 1730 avec 12.286 barriques, 1738 avec un résultat de même grandeur ; 1761 : 13.582 barriques.

(18) Les résultats des années 1728, 1740, 1754, 1761, 1770, 1779, reproduits dans notre tableau mentionné ci-contre, ont été choisis pour les mêmes raisons que ceux du sel et des vins (cf. *supra*, note 7).

(19) Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p. 58.

(20) Jean Eon, *op. cit.*, p. 30 à 38. — Gabory, *op. cit.* p. 36-37.

§ 5. — MÉTAUX (21)

Les métaux jusqu'à la fin du xv^e siècle furent l'objet d'un trafic assez limité, comme nous avons eu l'occasion de le voir plus haut. Avec les xvii^e et xviii^e siècles, à côté des fers, fontes, aciers, etc..., nous rencontrerons les métaux précieux qu'il convient d'étudier séparément des précédents, en raison de leur nature spéciale et de leur valeur.

A) *Fers, fontes et aciers*

Au xvi^e siècle, malgré l'absence de statistiques on peut affirmer que le trafic de ces métaux très usités prit de l'extension. Les fers d'Espagne (22) en étaient le principal aliment à l'importation comme à l'exportation. De nouveaux débouchés s'ouvrirent pour cette marchandise avec la fondation d'établissements français aux colonies, en particulier à partir du moment où Nantes s'assigna la tâche d'approvisionner en grande partie ces établissements. Les chiffres du xviii^e siècle nous donnent une idée assez précise du commerce des fers à Nantes. Quels étaient leur nature et leur forme ? C'étaient (23) : les fers en barres et en verges de Hollande, du Nord, du Danemark, de Suède, d'Espagne ; les cercles et les ancres de fer de ce dernier pays, de Hollande, de Flandre ; l'acier des pays scandinaves, de Hollande ; les fers blancs et noir du Nord ; la fonte de Hollande. Les entrées globales des fers (voir tableau n° 4) en barres, ouvrés, des fontes ou des aciers, à l'exclusion des fers blancs et des fers noirs venant par barils, dépassèrent toujours, sauf en 1740 et 1760, 1.000.000 l. (500 tonnes) et souvent 2.000.000 l., franchissant même l'échelon des 3.000 000 l. en 1742 et celui des 4.000.000 l. en 1743 avec 4.610.500 l. (2.300 t.), résultat légèrement inférieur aux 4.786.000 l. de 1714. Les pays consommateurs étaient l'Angleterre : fers en

(21) Arch. Ch. de Com., C 768 (Manufactures) et 772 (Mines)

(22) Cf. Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p. 59-61.

(23) D'après les détails contenus dans les états d'entrées déjà cités.

barres et ferraille, le Portugal : fers en barres et en verges, les Indes : fers en barres et en clous, la Guinée (se reporter au tableau n° 6) enfin et surtout les « Isles françaises d'Amérique », (tableau n° 4^{bis}) grandes acheteuses de chaudières de fer et de clous, de « ferremens à moulins à sucre », de marmites, de poêles, de grilles, d'essieux en fer, de fonte (ces deux derniers produits fournis à Nantes par les Hollandais), de fer en barres et en verges. La moyenne des fers ouvrés ou non, de la fonte venant de Nantes et allant aux Iles s'élevait en général à plus de 600.000 l. et parfois au double comme en 1743, 1.218 milliers, en 1749, 1.025.300 l., etc... La quantité de fers en barres pour la Guinée était plus faible. Elle n'atteignait pas toujours 50.000 l. mais très souvent elle était de 100 à 250.000 l. En 1752, en 1763 et en 1764 le poids de fers fut supérieur à 250 milliers : 283.900 l. en 1763 (maximum).

B) *Plomb, cuivre, etc...*

Beaucoup moins important que les fers sans cependant être négligeable, le *plomb* venait d'Angleterre, de Hollande, du Nord, sous forme de saumons. Il figurait un trafic assez instable, puisque de 957.900 l. (soit 478 tonnes) en 1714 il tomba à 190.200 l. en 1728 puis après une reprise avec 868.800 l. en 1733 il faiblit jusqu'à 20.100 l. seulement, en 1749. Les résultats postérieurs furent plusieurs fois notables : 271.800 l. en 1764 ; 227.200 l. en 1774 ; 433.800 l. en 1778.

Nantes trouvait un débouché pour le plomb en saumon et en grenaille, etc..., surtout en Amérique qui en recevait de 5.000 l. à 50.000 l. Les années 1743, 1749 et 1778 (117.700 l. cette dernière année) furent les seules à dépasser la cinquantaine de milliers.

Le *cuivre* et les objets en cuivre jaune ou rouge étaient originaires du Nord, de Hollande et, représentaient de 60 à 100.000 l. environ, chiffre réalisé en 1774. Ils gagnaient en partie les Iles (plus de 20.000 l. en moyenne, et même 71.740 l. en 1733), en partie la Guinée.

sous l'aspect de bassins de cuivre (se reporter au tableau n° 6). Bien que les quantités exportées dans ce pays fussent très faibles il n'était pas sans intérêt de les connaître étant donné que ces quantités devaient comprendre un assez grand nombre de bassins.

L'étain, l'un des plus anciens trafics de Nantes ne comptait plus guère à la fin du xvii^e et au xviii^e siècles. Il consistait en objets manufacturés tels que des canettes, pots, etc..., servant beaucoup en Guinée, au même usage que les bassins de cuivre.

c) Métaux précieux (24)

Peu antérieur aux dernières années du xvii^e siècle, le trafic des matières d'or et d'argent eut à Nantes une assez grande importance au xviii^e siècle grâce à l'alliance franco-espagnole permettant le commerce dans les Mers du Sud où des armateurs nantais comme Des Caseaux, Montaudouin, expédiaient des navires. Après 1725 environ le commerce des Mers du Sud (25) ayant été abandonné par les Français à la suite de l'interdiction du traité d'Utrecht, l'or ne put désormais venir à Nantes que par l'intermédiaire de l'Espagne en retour de marchandises expédiées à Cadix pour les colonies espagnoles (26). L'or rapporté du Chili, du Pérou était soit en barres, soit en lingots, en vaisselles ou en piastres. Cette dernière forme était celle qui nous paraît avoir été la plus fréquente si on en juge par les états des entrées de Nantes, marché d'espèces assez considérable. Les Monnaies de Nantes,

(24) Arch. Ch. de Com., C 747 (commerce des Mers du Sud). et cf. jusqu'en 1715, Gabory, *op. cit.*, p. 265 à 269.

(25) Cf. L. Vignols et H. Sée, *La fin du commerce interlope dans l'Amérique espagnole* (Rev. d'hist. écon. et soc., n° 3 de 1925).

(26) Cf. en particulier H. Sée, *Le commerce maritime de la Bretagne au XVIII^e siècle* (Hayem, 9^e, 1925), p. 22 et sqq. — *Esbozo de la Historia del comercio francés en Cadiz y en la America española en el siglo XVIII* (Boletín del Instituto de investigaciones historicas, Buenos-Ayres, t. VI, p. 193 à 212, oct.-déc. 1927).

Rennes, Paris et Rouen, en effet, achetaient 36 l. le marc, cet or qui avait été obligé d'acquitter l'indult du roi d'Espagne (cf. *supra* p. 216).

En 1736 le nombre des piastres d'Espagne importées à Nantes fut de 255.000 représentant une valeur de 994.450 l., en 1741 de 103.100 à 5 l. 4 s. la piastre, en même temps que 145 marcs à 46 l. L'année 1742 vit l'entrée de 460.000 milliers ; l'année 1743, de 11.126 marcs $3/4$ et 271 milliers ; l'année 1744, de 200.361 piastres, enfin l'année 1771, de 1.000 piastres à 5 l. 7 s. la piastre. Comme on le voit le trafic de l'or fut assez espacé et n'atteignit sans doute pas le degré d'importance que les historiens lui ont souvent attribué, même en admettant dans les états d'entrées des lacunes dues à l'insuffisance de déclarations. Ajoutons pour être complet qu'accidentellement la Hollande, en 1714 par exemple, importa à Nantes 20.000 piastres mais le cas ne se renouvela guère.

§ 6. — SALAISONS.

Les salaisons étaient de plusieurs sortes : le bœuf salé, le beurre salé, le lard. Elles ne prirent une réelle importance qu'au début du XVIII^e siècle, à cause des nécessités du commerce colonial et de la présence de nombreux Irlandais (27), qui détinrent à Nantes, la majeure partie du trafic des salaisons.

A) Bœuf salé (28)

Le bœuf salé placé dans des barils venait principalement d'Irlande. Il était préféré à toutes autres viandes salées en raison de son prix et de sa qualité dûe à l'emploi de sel portugais, meilleur que le sel français. Les quantités expédiées par la Hollande complétaient faiblement le

(27) Mathorez (Irlandais), *op. cit.*, en particulier, p. 185-187 et sqq.

(28) Cf. H. Sée, *Le commerce du beurre et des salaisons en Bretagne* (Hayem, 10^e, p. 175-185).

bœuf irlandais. De 32.298 barils (maximum) en 1714, le bœuf salé passa à 9.959 barils en 1740 puis, après diverses alternatives, à 2.458 barils en 1756, augmenta à nouveau pour décliner à partir de 1770 et tomber à 1.100 barils en 1778 (minimum), ce qui n'est pas très surprenant, étant donné qu'il existait au Pellerin une entreprise de salaison vers 1773, ralentie, il est vrai, en 1778.

Le bœuf salé en partant de Nantes avait deux destinations possibles : l'Amérique ou la Guinée. Dans la première région (se reporter au tableau n° 4^{bis}), le trafic qui s'élevait à 37.512 barils en 1714, déclina progressivement jusqu'en 1740, atteignit son apogée en 1749 avec 57.601 barils et ne cessa alors de diminuer. En Guinée le bœuf salé ne figura jamais pour beaucoup plus de 500 barils sauf en 1730, 1738, 1740 (911 barils), 1743 (916 barils).

B) *Beurre salé* (29)

Venu également presque toujours d'Irlande, parfois de Hollande, le beurre salé fort réputé de ces pays gagnait avec les beurres bretons les mêmes pays que le bœuf salé. L'entrée du beurre très importante de 1714 à 1730 : 1.500.000 l. environ, s'affaiblit dans son ensemble avec des variations brusques, à mesure que l'on avança dans le XVIII^e siècle (cf. tableau n° 4). Au contraire les exportations de beurre salé aux Iles présentèrent des changements moins subits avec une baisse, depuis 1728 : 371.500 l. jusqu'à 1752 (5.800 l. seulement), puis une hausse de 1756 à 1764 environ. Plus modeste le trafic du beurre salé en Guinée, après avoir atteint 19.000 l. environ en 1742 et 1743, varia entre 5 et 16.000 l. jusque vers 1774.

C) *Lard salé*

Le lard salé produit dans le Royaume surtout était très usité par les armateurs pour leurs chargements à

(29) Arch. Ch. de Com., C 766, et Mathorez (Irlandais), *op. cit.* p. 179-180.

TABLEAU
N. 4Total approximatif des Importations principales d'EUROPE
et des pêches de TERRE-NEUVE

ANNÉES	BEURRE SALÉ (mille livres)	BŒUF SALÉ (barils)	CÉRÉALES et FARINES (mille livres et barils)	FROMAGES (mille livres)	HUILES d'olive, de poissons, etc. (mille livres)	CHARBON (mille livres)	FERS en barres ouvrés FONTE et ACIER, etc. (mille livres)	BOIS EXOTIQUES (mille livres)	MERRAINS et PLANCHES (nombre)
—	—	—	25,253,0	285,0	1,325,6	—	4,786,0	846,6	154,324
1714	1,487,8	32,298	—	395,7	50,1	1,220,0	1,585,0	248,4	132,784
1730	1,509,1	15,675	—	435,0	261,0	1,523,0	2,013,9	356,8	84,955
1733	728,3	18,863	—	432,3	22,5	1,556	1,245,3	346,7	247,601
1738	569,3	10,406	225,0	—	—	1,471,5	294,1	546,2	161,561
1740	232,8	9,959	—	211,6	—	2,547,0	3,032,5	549,1	379,027
1742	88,8	—	100 barils	331,5	23,0	1,862,6	4,610,5	249,1	269,896
1743	512,7	13,480	86,0	447,8	206,3	—	2,243,7	149,0	198,845
1749	82,0	4,843	—	191,0	3,6	—	1,768,9	267,0	292,777
1750	63,5	12,257	86,0	319,3	175,0	1,375,0	2,326,8	319,8	63,912
1752	539,0	9,204	5,463,0	242,7	4,9	3,282,0	1,581,1	929,5	102,939
1756	434,1	2,458	1,550 barils	573,0	115,6	1,449,0	633,4	317,0	68,135
1760	26,6	—	—	183,2	298,4	176,0	1,259,6	330,8	226,371
1763	80,1	10,290	—	261,6	169,5	129,0	1,162,5	230,9	105,504
1764	63,6	9,186	—	439,6	184,1	—	2,788,2	249,8	83,687
1770	—	3,132	83,627,1	341,6	275,0	—	2,395,3	217,9	240,480
1774	57,7	7,541	4,750,0	265,5	119,7	—	2,663,5	120,4	* 249,434
1778	15,5	1,100	464,0	385,8	1,250,7	—	1,381,9	383,1	* 270,576
1779	—	2,691	—	437,2	815,8	—	—	—	—

* Avec les importations des Etats-Unis.

ANNÉES	CHANVRE		LAINE		COUPEROSE		ÉPICERIES		TOILES		POISSONS		MORUES		MORUES	
	et LIN						et POIVRE		Anabas, Guinées, Indiennes		Cabillauds Morues et angères et Harangs		SÈCHES		VERTES	
	(mille livres)	(mille livres)	(mille livres)	(mille livres)	(mille livres)	(mille livres)	(mille livres)	(mille livres)	(pièces)	(pièces)	(mille livres)	(mille livres)	du Banc (mille livres)	du Banc (mille livres)	du Banc (nombre)	(nombre)
1714	755,7	426,0	144,4	195,1	8,204	—	—	—	8,600	102,3	3,748 barr.	998,0	—	—	1,171,8 mil.	—
1730	135,9	198,9	48,4	84,3	11,281	—	—	—	39,600	62,7	2,627 barr.	1,382,5	—	—	416,170	—
1733	492,8	229,8	111,9	67,4	—	—	—	—	20,812	8,4	726 barr.	256,6	—	—	187,260	—
1738	185,8	521,0	177,0	9,0	11,100	—	—	—	36,415	41,8	940 barr.	939,5	—	—	656,700	—
1740	258,8	166,3	85,3	17,0	18,082	—	—	1,2	19,813	1,4	787 barr.	178,6	—	—	349,958	—
1742	1,268,0	196,2	107,9	35,6	12,989	—	—	—	35,506	33,9	996 barr.	465,7	—	—	273,747	—
1743	1,913,1	355,2	57,9	0,5	14,670	—	—	—	72,246	80,5	414 barr.	978,3	—	—	399,438	—
1749	1,193,5	494,9	52,1	49,4	8,616	—	—	—	52,186	54,1	—	57,3	—	—	134,795	—
1750	1,171,9	383,2	27,2	163,3	11,529	—	—	—	29,352	32,0	—	—	—	—	323,875	—
1756	1,898,1	399,1	62,9	70,7	8,842	—	—	—	12,117	17,2	178 barr.	—	—	—	—	—
1760	1,250,0	133,6	100,2	34,8	—	—	—	—	—	332,8	334 barr.	—	—	—	—	—
1763	67,0	34,4	60,0	263,8	695	—	—	—	—	387,8	185 barr.	—	—	—	—	—
1768	611,0	66,3	159,2	15,0	5,725	—	—	—	18,638	75,8	95 barr.	—	—	—	—	—
1764	357,8	119,9	271,2	167,4	13,652	—	—	—	53,281	—	—	—	—	—	—	—
1770	996,9	80,7	178,4	180,2	—	—	—	—	21,861	25,0	—	—	—	—	—	—
1774	1,835,0	148,3	155,8	252,3	8,902	—	—	—	8,754	512,6	100 barr.	—	—	—	—	—
1778	1,855,7	243,1	247,1	119,8	374	—	—	22,7	7,896	1,205,6	40 barr.	—	—	—	—	—
1779	1,849,9	139,9	86,7	173,0	600	—	—	—	3,000	—	—	—	—	—	—	—

* Etats-Unis.

Tableau correspondant aux exportations des tableaux n° 3 et 5.

Nota. — Chiffres exprimés en milliers de livres pesant et résultant de l'addition des quantités partielles par pays contenues dans Arch. Ch. de Com., C 706 (1714-1743), C 716 (1749-1764), C 717 (1770-1789). — Comparer les résultats avec ceux du tableau n° 5 à l'exportation.

Pour obtenir l'équivalent des milliers de tonnes métriques, diviser le résultat par 2.

destination des Iles ou de Guinée. Les statistiques nous apprennent que l'Amérique, de 1714 à 1778 reçut annuellement entre 340.000 l. et 38.420 l., sauf en 1756 et en 1774, années très inférieures aux précédentes puisqu'elles ne dépassèrent pas respectivement 13.190 l. et 7.050 l.

§ 7. — CHARBON (30)

De bonne heure au XVIII^e siècle, puisqu'on en retrouve la trace en 1714, les Anglais importèrent du charbon à Nantes. Mais les Anglais ne furent pas seuls ; le Nord, la Suède, participèrent à ce trafic. Le charbon, contenu (31) dans des barriques de 1.000 l. ou dans des tonneaux soit de 2.000 l., soit de 5.250 l., dépassa toujours, jusque vers 1752, 1.200.000 l. (600 tonnes), atteignant parfois 3.282.000 l., comme en 1752 (1.641 tonnes), ce qui constituait un très beau résultat pour l'époque. A partir de 1756, les importations de charbon furent presque anéanties avant de disparaître complètement depuis 1763. La métallurgie de la région bretonne, encore assez peu développée, ne se servait guère que de bois (32) et les mines de charbon de Nort, Montrelais, seules exploitées, étaient assez éloignées des forges bretonnes. Pour ces motifs le charbon anglais ne restait pas à Nantes. Avec d'autres charbons, venus sans doute du bassin minier du Centre, il repartait pour l'Amérique, destination qui n'est pas sans surprendre au premier abord. Notre tableau n° 4^{bis} expose les résultats des exportations charbonnières de Nantes aux Iles. D'abord faibles jusque vers 1738, ces exportations furent très souvent supérieures à 1.000.000 l. et aux importations anglaises à Nantes. Les deux plus

(30) Certains seront sans doute surpris de voir le charbon figurer dans un aussi bon rang. Mais les résultats statistiques sont là pour convaincre les sceptiques. Consulter Arch. Ch. de Com., C 773.

(31) D'après les états d'entrées et de sorties mentionnés *supra*.

(32) Voir *infra*, p. 261, et H. Sée, *Les forêts et la question du déboisement en Bretagne à la fin de l'Ancien Régime* (Ann. Bretagne, n° 1-2-3 de 1924), en particulier p. 354 et ssq., 371 et sqq.

beaux résultats furent ceux de 1764 avec 1.497.000 l. et de 1774 avec 1.722.000 l. Nantes était donc déjà, au XVIII^e siècle, un centre distributeur de charbon peut-être relativement plus important pour l'époque que maintenant (voir *infra*, la houille, 3^e et 4^e période). La Loire, encore utilisable par la batellerie à cette époque et qui, dès le XVI^e siècle (33) servait à véhiculer du charbon de bois ou de terre, ne permettait-elle pas, en effet, le transport assez aisé du charbon minéral vers l'endroit susceptible de procurer des débouchés au combustible relativement peu usité au XVIII^e siècle ?

§ 8. — MATÉRIAUX (34)

Bien qu'ils ne donnassent lieu qu'à un mouvement d'exportation, les matériaux occupèrent, dès le début du XVIII^e siècle sinon un peu auparavant, une place fort importante au point de vue du poids dans le trafic de Nantes. Le seul pays recevant abondamment les matériaux provenant de Nantes était les Iles d'Amérique. En quoi consistaient ces produits ? C'étaient d'abord les *ardoises* dont la quantité variait entre 700 milliers environ et 4.343 milliers (350 à 2.170 tonnes) comme en 1752, avec une moyenne presque toujours au-dessus de 1.000.000 l. Puis venaient les *carreaux de terre*, de 5 ou 600 milliers environ à 1.917 milliers comme en 1770. Le million de livres était moins souvent atteint par les carreaux que par les ardoises. Le troisième rang était occupé par les *tuffeaux*, au nombre imposant de 10 à 71.000 blocs, avec une moyenne fréquemment d'une quarantaine de mille pierres. Venaient ensuite les briques et les tuiles, toutes les deux inférieures généralement à 100 milliers. Les *briques* attei-

(33) Mantellier, *op. cit.*, p. 245.

(34) Il nous a été impossible de faire figurer dans notre tableau n° 4 *bis* le poids global de tous les matériaux exportés aux Iles, en raison de la multiplicité des mesures employées : milliers pesant, nombre, concurremment la même année, en dehors des tuffeaux toujours appréciés d'après leur nombre.

gnant souvent un total d'une cinquantaine de mille livres, connurent cependant un résultat très supérieur en 1733 : 116 milliers. Quant aux *tuiles* elles furent l'objet d'exportations assez espacées et pour ainsi dire constamment inférieures à 40 milliers, sauf en 1742 (100 milliers).

Si en dépit des difficultés on cherche à apprécier d'une façon approximative quel était d'ordre de grandeur atteint par le trafic des matériaux, il ne paraît pas téméraire de l'estimer à une moyenne de 2.485 milliers environ (1.242 tonnes), chiffre parfois en-dessous de la réalité qui allait sans doute jusqu'à 4 ou 5.000.000 l., soit 2.000 à 2.500 tonnes. Il n'est pas besoin d'insister sur les motifs de ce grand trafic, les Iles manquant presque complètement de matériaux permettant d'édifier des demeures et des hangars à la façon de l'Europe. Mais pourquoi le port de Nantes détenait-il le quasi-monopole du trafic des matériaux en Amérique alors que Bordeaux en particulier y entretenait de solides relations commerciales ? La raison en était bien simple. Grâce à la Loire, les ardoises de la région angevine, les carreaux et les briques fabriqués avec de l'argile dans le Maine (département de la Sarthe), en Touraine, les tuffeaux de l'Anjou et du Poitou, sans parler de la chaux des mêmes régions (35), pouvaient être amenés assez facilement au port d'embarquement qui, d'une façon toute naturelle, se trouvait être Nantes.

§ 9. — MATIÈRES TEXTILES (36)

Comme au xv^e siècle, les matières textiles, du xvi^e au xviii^e siècle furent le chanvre, le lin, la laine.

A) *Chanvre et Lin*

Originaires à peu près des mêmes pays, c'est-à-dire de

(35) Cf. sur les ressources naturelles du sol et du sous-sol du bassin de la Loire, Abel Durand (Loire), *op. cit.*, p. 21-24.

(36) Contrairement à la règle rappelée *supra*, note 30, l'ordre logique nous oblige de parler ici de la matière première avant d'étudier le produit fabriqué avec cette matière, c'est-à-dire les toiles.

Hollande, du Nord, de Suède, de Danemark, d'Allemagne et surtout de Russie, le chanvre ainsi que le lin arrivaient « crus », autrement dit sans avoir subi aucune préparation. Des deux matières textiles que nous avons jointes ensemble en raison de leur ressemblance, la plus importante fut constamment le chanvre cru, car le poids du lin cru importé varia entre une soixantaine de milliers et 2 ou 300.000 l., de 1714 à 1730, de 1740 à 1756, de 1770 à 1779. Le total du chanvre et du lin (voir tableau n° 4) représentait souvent de 1.200.000 l. à 1.900.000 l. (1742 à 1756 au moins, 1774 à 1779). En dehors des années précitées le trafic fut parfois assez faible, puisqu'on trouve 67.000 l. seulement en 1760.

B) *Laine*

Sans interruption depuis le xv^e siècle (37), comme nous l'avons vu plus haut, les laines d'Espagne entrèrent à Nantes. C'étaient des laines mérinos de très belle qualité. Quelle pouvait être leur quantité aux xvi^e et xvii^e siècles ? Nous l'ignorons. En tous les cas, au xviii^e siècle, en dépit de l'apport d'un peu de laine par quelques autres pays, l'Espagne fournissait une moyenne de 300.000 l. de laines jusque vers 1752, puis ce commerce déclina fortement au-dessous de 150.000 l. avant de reprendre temporairement en 1778, accompagné d'une rechute dès 1779 avec 139.000 livres.

§ 10. — TOILES (38)

La variété des toiles trafiquées à Nantes fut si considérable qu'on ne saurait avoir la prétention de pouvoir les énumérer toutes. Aussi nous bornons-nous à indiquer les principales sortes de toiles en les classant en plusieurs catégories : toiles de lin locales (toiles de Bretagne, de Cholet, du Maine, etc.; toiles de lin étrangères (platilles, etc., etc.); toiles de coton (anabas, guinées, indiennes, etc.).

(37) Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p. 64. — Consulter aussi Arch. Ch. de Com., C 766.

(38) Cf. Arch. mun. Nantes, HH 34-38, 42, 274.

Exportations principales aux ILES D'AMÉRIQUE^(A), aux ÉTATS-UNIS^(B)
et aux INDES FRANÇAISES^(C)

ANNÉES	BEURRE SALÉ (mille livres)	BŒUF SALÉ (barils)	FARINE (barils)	CHARBON (barriques de mille livres)	Eaux- de-vie (barriques)	VINS (tonneaux)	FERS en barres, ouvrés FONTE, etc. (mille livres)	MERRAINS (nombre) de douelles	CORDAGES (mille livres)	TOILES Bretagne et Cholet, etc. (mille livres)
A										
1714	71,9	37,312	280,8	—	225	16 ¼	—	—	26,4	293,479aunes
1728	371,5	31,720	6,416	285	2,118	846 1	—	—	349,4	744,1
1730	446,5	21,916	13,531	95	724	734	—	9,550	400,1	412,9
1733	236,7	20,517	3,878	76	303	1,146	—	—	275,6	536,4
1738	199,0	12,429	6,251	123	208	808 ½	—	39,000	496,9	462,5
1740	94,6	9,218	3,609	1,019	68	606 ¾	—	53,000	326,4	575,5
1742	194,7	18,757	3,800	813	82	713 ¾	—	81,650	458,3	524,2
1743	325,1	15,345	11,371	307	481	927 ¾	—	60,664	496,7	757,5
1749	161,8	57,601	4,324	162	103	824 1	—	27,892	535,5	853,9
1750	90,3	22,873	2,147	1,088	250	999	—	88mil,5	606,3	494,6
1752	5,8	11,085	3,382	1,430	2,703	1,304 ¾	—	—	198,9	729,7
1756	48,5	250	3,285	1,212	84	657	—	—	99,8	86,8
1763	87,5	5,303	6,063	1,391	2,040	459	—	91,175 d	147,4	836,8
1764	199,7	6,781	11,355	1,497	2,744	614 ¼	—	44,893	164,4	892,9
1770	72,5	3,631	3,433	524	943	449 ¼	—	»	77,2	385,9
1774	136,9	2,960	6,413	1,722	1,931	928	—	505,575	194,2	353,0
1778	125,0	3,511	32,737	954	1,554	664	—	384,328	128,8	323,2
1779	29,2	1,468	9,536	638	95	331	—	9,500	41,3	58,4
1778	—	—	—	—	72	9 ½	—	—	—	50,8
1779	—	—	—	—	110	5 ¾	—	—	—	30,4
1770	2,5	28	—	—	35	5	—	—	4,0	—
1774	0,7	143	15,0	—	695	60	—	—	60,5	14,2
1779	—	224	31,2	—	103	98	—	—	23,0	3,8
B										
C										

Tableau correspondant aux importations du tableau n° 5.

Nota. — Chiffres exprimés en milliers de livres pesant et provenant des Arch. Ch. de Com., C 706 (1714-1743), C 716 (1749-1764), C 717 (1770-1779). — Comparer les résultats avec ceux du tableau n° 4 à l'importation et du tableau n° 6.

Pour obtenir l'équivalent des milliers de livres en tonnes métriques, diviser le résultat par 2, et pour convertir les tonneaux de vin en barriques, multiplier le résultat par 4.

A) *Toiles de lin locales* (39)

En dehors des *toiles Nantoises* et de *Clisson* pour l'Espagne ou les colonies et des *toiles de Pontivy*, les toiles bretonnes au commerce desquelles Nantes se livrait étaient les *toiles Noyales*, dites parfois « Pertes, Locremans, Polledanys, petites Olonnes » et servant à faire des voiles de navires ; les *toiles de Quintin*, fines ou fortes, expédiées souvent en Espagne et aux Iles ; les toiles de lin bleu, dites « à tamis », fabriquées aux environs de Quintin ; les *Cres* ou *Crées* communes, Graciennes, Rosconnes, travaillées à Morlaix, Landerneau, Grace, Roscoff, St-Pol de Léon, Guingamp, destinées principalement à l'Espagne ; les *toiles de Morlaix*, différentes des Cres ; les « *hauts-brins* » ou les « *bas-brins* » de Dinan ; les *Vitré*, à Vitré, Fougères, etc. ; les *fleurets* simples ou fins, les *londeaux*, les *usels* et les *dalinières* de la région de Tréguier, etc... A cette liste déjà longue il faut ajouter les *toiles de Cholet*, très réputées et appréciées pour leur finesse ; les toiles du *Bas-Maine* (40), c'est-à-dire de Laval, qui étaient expédiées pour Cadix par St-Malo principalement ; quelques toiles normandes : les « *rouens* » de Rouen, etc...

Le principal débouché à Nantes des toiles de Bretagne ou de Cholet étaient les Iles, l'Espagne ne venant qu'en second et loin derrière la Guinée, puis, dans une proportion très infime, l'Italie, l'Angleterre, la Flandre, le Nord, le Danemark. D'un calcul sommaire, il résulte que le total de ces toiles représentait une exportation de 500 à 900.000 l., parfois 1.000.000 l., ce qui était énorme quand on songe que ces chiffres représentent 250 à 500 tonnes et que les toiles sont un produit de réelle valeur sous un faible

(39) Cf. Jacques Savary (Dictionnaire), *op. cit.*, V, col. 196-197, et H. Sée (Commerce maritime), *op. cit.*, p. 13-16, 94-97, 173-175.

(40) H. Sée, *Le commerce des toiles du Bas-Maine dans la première moitié du XVIII^e siècle d'après les papiers de Pousteau-Duplessis* (Bull. de la Com. histor. et archéol. de la Mayenne, t. XLIII, n^{os} 150, 151, 152) en particulier, p. 167 et sqq.

volume. Si on pénètre dans le détail des exportations aux Iles (voir tableau n° 4^{bis}) on constate que, sauf en 1756 et depuis 1779, elles dépassèrent 320.000 l. et souvent 500.000 l., allant même jusqu'à 853.900 l. en 1749, 892.000 l. en 1764. En Espagne, les résultats, plus modestes, ne furent jamais supérieurs à 494.703 l. en 1760 et presque toujours compris entre 140 et 300.000 l., sauf en 1764 avec 381.456 l. Quelques milliers de livres seulement allaient en Guinée (cf., voir le tableau n° 6).

B) *Toiles de lin étrangères*

Parmi les toiles étrangères, les *platilles* furent incontestablement celles qui tinrent la plus grande place à Nantes. C'étaient des toiles fines ou inférieures de lin « d'une grande blancheur », qui se fabriquaient en Silésie (41) et étaient achetées en Hollande, dans le Nord, en Allemagne, particulièrement à Hambourg (42). Les renseignements fournis par notre tableau n° 4 montrent que les pièces de platilles à elles seules furent toujours plus importantes que les toiles de coton dont nous reparlerons, et connurent des résultats extraordinaires : 39.600 pièces en 1730, 72.246 en 1743, plus de 52.000 en 1749 et 1764 avant de terminer à 3.000 pièces seulement en 1779, c'est-à-dire moins de la moitié du résultat de 1714. Quantités négligeables dans le commerce des Iles, les platilles étaient absorbées par la Guinée, à partir de 1733, d'après notre tableau n° 6. De 11.181 pièces, le nombre de celles-ci s'éleva presque sans arrêt jusqu'en 1749 avec 81.238 pièces, puis diminua jusqu'en 1770 (14.411 pièces) et ultérieurement.

C) *Toiles de coton* (43)

Les *guinées* ou pièces de coton grossières, de couleur bleu ou blanche, tissées en partie à Nantes, furent souvent

(41 et 43) Expilly, *op. cit.*, V, p. 57 et 59, et Jacques Savary (Dictionnaire), *op. cit.*, V, col. 196-197.

(42) D'après le détail des statistiques citées *supra* et H. Sée (Commerce maritime), *op. cit.*, p. 21.

à la tête des toiles de coton en raison de la grande consommation qu'en faisait la Guinée, comme du reste des autres variétés de toiles de coton, à savoir : les *anabas*, toiles de fil et de coton à rayures bleues et blanches ; les *indiennes*, ou grossières toiles peintes, fabriquées en partie à Nantes depuis le milieu du XVIII^e siècle, ainsi que les *garras* et les *calencas*, ou les *mi-calencas*, toiles de coton super fines ou fines peintes à l'anglaise en plusieurs couleurs. On notait encore l'existence de *baffetas*, toiles plus grossières que les « guinées », de *nicanneas*, de *salampouris*, de *basins*, de *siamoisies*, etc...

En dépit des fabrications nantaises (44) dans l'usine ouverte en 1719 par Laurencin, Montaudouin, Michel, Thiercelin, aux manufactures de Dutertre et Bainville (à Barbin depuis 1727), de Langevin, etc., depuis 1759 le mouvement d'importation auquel donnaient lieu les *anabas*, guinées bleues ou blanches, les *indiennes* venant de Hollande (cf. le tableau n° 4) était de 8.204 pièces en 1714, résultat presque toujours dépassé par la suite, sauf en 1756-1763 et depuis 1778. Le plus beau chiffre connu nous paraît avoir été celui de 1743, avec 14.670 pièces. Les exportations en Guinée (se rapporter au tableau n° 6), après avoir été faibles jusqu'en 1730, progressèrent de 1733 (10.923 pièces d'*indiennes*) à 26.202 pièces en 1743 et à partir de 1763 déclinèrent au-dessous de 10.000 pièces, sauf en 1774.

§ II. — BOIS DE PAYS (45)

Difficilement appréciable en poids, étant donné le système employé pour le mesurer (planches, douelles, etc.), le trafic des bois de pays eut toujours une réelle importance dans l'activité commerciale de Nantes. Au XVI^e siècle (46), les bois de chauffage et les bois de construction

(44) Gaston Martin (C^{ie} des Indes), *op. cit.*, p. 83-84.

(45) Arch. Ch. de Com., C 773.

(46) Mantellier, *op. cit.*, p. 245 et sqq.

ou de tonnellerie, arrivaient de la Haute-Loire à Nantes par le fleuve et constituaient l'une des marchandises les plus pondéreuses du trafic fluvial. Mais au ^{xvii}^e siècle, les quantités de bois venant de l'étranger paraissent s'être accrues considérablement, en partie sans doute grâce à la prépondérance commerciale des Hollandais qui étaient les maîtres en matière de fournitures navales et qui, nous l'avons vu, se servaient seulement de barriques, voire de tonnelliens de leurs pays. Si nous sommes mal renseigné sur le nombre et les dimensions des mâts, des bois de construction navales, de merrains à pipes (47) et à futailles, importés principalement de Hollande au ^{xvii}^e siècle, il n'en est pas de même pour le ^{xviii}^e siècle. Les mâts de 78 à 40 pieds (25 à 13 m.), et les « matreaux » (48) venant de Suède, Danemark, Hollande et Russie dépassèrent alors assez souvent le total de 900 et mêmes 3.400 comme en 1750 (3.462 exactement). Quant aux planches diverses, elles étaient en chêne, en bois de prune, en sapin, mesurant de 27 à 7 pieds et demi (8 m. 75 à 2 m. 25). Elles provenaient de Suède et du Danemark surtout, de Hollande et, presque à égalité avec ce pays, du Nord, enfin de Flandre. Les merrains ou bois de chêne fendu en menues planches, étaient fournis par le Nord principalement, puis par la Hollande et un peu par la Russie. L'ensemble des planches et des merrains (se reporter au tableau n° 4) atteignit fréquemment plus de 100.000 unités sauf en 1733, 1752, 1760 et 1770. Un total de 200.000 douelles de merrains et de planches n'était pas rare et le maximum fut atteint en 1742 avec 379.027 unités.

C'était l'Amérique qui recevait les merrains et quelques planches (cf. tableau n° 4^{bis}). On ne doit pas être surpris de ce fait parce que malgré l'existence de bois aux Iles, le chêne du Nord préparé en douelles était, pensons-nous, le plus facile à utiliser pour les innom-

(47) Nom d'une mesure de capacité valant 2 barriques et du récipient ayant cette capacité.

(48) D'après le détail des états d'entrées déjà cités, *supra*.

brables barriques nécessaires au transport du sucre. Les merrains, variant entre 10.000 et 91.000 douelles environ, de 1730 à 1764, après une chute vers 1770, s'élevèrent au record de 505.575 douelles en 1774, résultat suivi par 384.328 douelles en 1778 avant un retour à 9.500 unités.

Le bois de chauffage n'alimentait guère, semble-t-il, que le cabotage et servait aux forges bretonnes.

§ 12. — CORDAGES.

Nantes dès le xvii^e siècle au moins, se livra activement à l'importation de cordages utilisés principalement par la marine. Ce trafic fut encore plus intense au xviii^e siècle, car ce n'étaient pas les quelques manufactures de cordages existant à Nantes « à proximité de la Fosse (avenue de Launay, route de Chézine) » ou « dans les douves de la ville-neuve » (49), qui pouvaient prétendre suffire à la consommation de la Guinée ou de l'Amérique. Notons cependant que les importations de Hollande et un peu de Flandre furent assez faibles, à part quelques années assez bonnes comme 1730 avec 209.700 l., 1733 avec 138.500 l., 1742 avec 119.200 l. Souvent le total fut de l'ordre de 20.000 l. quand on ne connut pas des résultats de quelques milliers à partir de 1763.

Au contraire, les Iles consommaient de grandes quantités de cordages comme le révèlent les chiffres de notre tableau n° 4^{bis}, chiffres presque toujours supérieurs, jusque vers 1750, à 400.000 l., puis inférieurs à la moitié de ce total. Le résultat le plus considérable fut, semble-t-il, celui de 1750 : 606.317 l., soit plus de 300 tonnes. La Guinée, si elle donna des résultats moins appréciables (cf. tableau n° 6) n'en absorba pas moins de 50 à 382.000 l. entre 1730 et 1752 et en 1764, les exportations de cordages motivées par la traite des nègres ayant diminué désormais après l'interruption de 1756-1760.

(49) Gaston Martin (*C^e des Indes*), *op. cit.*, p. 83.

§ 13. — CAURIS ET « PACCOTILLES ».

Le commerce des nègres ou du « bois d'ébène » au XVIII^e siècle, provoqua à Nantes tout un trafic de produits un peu spéciaux et curieux : les cauris et divers objets qui ne méritent pas d'autre nom d'espèce que celui de « paccotilles ».

A) *Cauris*

Les cauris (50) étaient de « petits coquillages oblongs », de couleur blanche, polis et originaires des Philippines ou des îles Maldives. Ils étaient enfilés comme un chapelet et il fallait environ 3.600 de ces coquillages pour faire une livre pesant. On s'en servait comme monnaie courante en Guinée. La Hollande était le grand pays fournisseur de cauris. Mais par un phénomène que nous ne saurions expliquer, sinon par la vente de cauris à Marseille où on les appelait « porcelaine », les importations de cauris venant de l'étranger (Hollande surtout, à défaut le Nord), à Nantes furent toujours très inférieures aux sorties. Qu'on en juge. Le total des cauris importés (51) autrement que par cabotage, fut de 67.700 l. en 1730, 78.900 l. en 1738, 44.700 l. en 1740, 31.400 l. en 1742, 55.800 l. en 1743, 58.600 l. en 1749, 18.500 l. en 1752 et 19.058 l. en 1774. Lorsque l'on confronte ces résultats avec ceux du tableau n° 6 on s'aperçoit que les exportations toujours supérieures à 111.000 l., furent souvent de l'ordre de 200, 300.000 l. et même de 600.000 l. (300 tonnes) à deux reprises : en 1752 : 612.100 l. (maximum) et en 1764 : 604.700 l.

(50) Expilly, *op. cit.*, V, p. 58, et Arch. mun. Nantes, HH 236.
— Arch. Ch. de Com., C 741-742.

(51) Nous avons jugé inutile de surcharger des entrées le tableau n° 6. D'autre part, les importations étant indiquées parfois en barils, nous avons été obligé de convertir ces barils en livres, en estimant chaque baril à 80 l., ce qui ne saurait être qu'un minimum.

B) *Paccotilles* (52)

Sous cette rubrique nous entendons grouper des objets de peu d'importance et de poids autant qu'hétéroclites mais assimilables aux cauris (cf. le tableau n° 6).

En dehors des armes à feu et des armés blanches tel que les sabres, on rencontrait des *pipes* en terre venant, par grosses, de Hollande, au nombre de quelques milles chaque année. Il y avait également des *couteaux* flamands ou des couteaux miroirs, par douzaines, généralement 10.000 au moins (de Hollande et de Flandre) ; des bijoux faux (colliers de grenat et bagues avec de fausses pierres), des *hameçons*, des *épingles* et des *aiguilles*, des *sonnettes* et des *grelots* sans oublier la *verroterie* relativement importante puisque d'après les états d'entrées du port de Nantes les Hollandais apportaient de 16 à 60.000 l. en moyenne de verroterie et à peine la moitié de *rassade* (grains de verroterie de plusieurs couleurs), etc...

§ 14. — CUIRS (53).

Poursuivi à peu près sans arrêt depuis le xv^e siècle (54) le commerce des cuirs eut toujours une réelle importance à Nantes. Pendant le xvi^e et le xvii^e siècles un certain nombre de cuirs et de peaux arrivaient à Nantes par la Loire tandis que l'Espagne (55) apportait quelques maroquins, etc... Au xviii^e siècle l'Angleterre qui avait commencé ce trafic antérieurement, envoyait des peaux de cuirs en assez grande quantité pour faire un poids notable : généralement de 6 à 12.000 peaux quand ce n'était pas 15.792 comme en 1733. Il venait également à Nantes des cuirs de Russie constituant un

(52) Certaines seulement ont pu trouver place dans le tableau précité.

(53) Arch. mun. Nantes, HH 44.

(54) Mantellier, *op. cit.*, p. 243.

(55) Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p. 65.

sérieux appoint pour le travail des tanneries et corroyeries nantaises.

Les exportations de cuirs paraissent ne s'être limitées qu'au Portugal et en Allemagne. Au Portugal allaient des peaux de daim, de mouton, de veau, d'ours, etc..., tandis qu'en Allemagne c'étaient des cuirs tannés, corroyés, etc... Malheureusement les contradictions existant dans les procédés d'appréciation des quantités empêchent de citer des résultats exacts. La Loire servait toujours à transporter des peaux de bœuf, de vache, de mouton, de chevreau, des cuirs en poils, etc...

§ 15. — FROMAGES ET MATIÈRES GRASSES.

A) *Fromages* (56).

Le commerce des fromages semble avoir été l'un des plus réguliers que la Hollande ait entretenu avec Nantes. Ce commerce qui s'éleva toujours entre 250 et 400.000 l. sauf en 1749 et en 1760, fut encore plus considérable grâce à l'entrée de fromages d'Angleterre jusqu'en 1752. De cette façon, le total des importations fromagères à Nantes (se reporter au tableau n° 4), à l'exception des années 1749 et 1760, oscilla entre 210 et 437.000 l. si on met à part le résultat maximum obtenu en 1756 avec 573.000 l. de fromages de Hollande.

Les Iles d'Amérique furent les seules à consommer autant de fromages expédiés de Nantes mais d'une façon irrégulière puisqu'à côté de 90 (1764), 65 (1756), d'une vingtaine de milliers, on trouve aussi bien 153.400 l. comme en 1774 que 6 ou 7.000 l. seulement (1730-1733).

B) *Huiles diverses*.

Si les huiles n'ont pas toutes le même usage, du moins leur transport maritime s'effectue-t-il à peu près dans les mêmes conditions, c'est pourquoi nous estimons préférable de grouper ensemble l'huile d'olive (Espagne,

(56) Arch. Ch. de Com., C 766.

Italie, depuis 1778), les huiles de poisson, l'huile de lin, etc... Leur trafic global fut assez irrégulier à l'importation (voir le tableau n° 4), passant aisément de 1.325 milliers en 1714 à 50 milliers en 1728, voire même à 3.600 l. comme en 1749 pour reprendre ensuite à plus de 100 milliers (1.259.700 l. en 1778 et 815.800 l. en 1779). Les exportations ne méritèrent pas d'être signalées.

c) *Suif et chandelles* (57).

C'était d'Angleterre surtout qui, par l'intermédiaire de la colonie irlandaise (58), importait à Nantes du suif et des chandelles, car le Nord ne comptait presque pas pour le suif et, la Hollande se livrait rarement à ce commerce. Mais rapidement celui-ci tomba de 156.000 l. environ en 1714, à une cinquantaine ou une trentaine de milliers. Les exportations de suif aux Iles ne furent jamais beaucoup plus fortes que ces derniers résultats quand elles ne descendirent pas au dessous.

§ 16. — MARCHANDISES DIVERSES.

A) *Fruits*.

Oranges, citrons, prunes et pruneaux, parfois figues, telles étaient les principales espèces de fruits que Nantes recevait de l'étranger ou expédiait dans cette direction. Les *oranges* et les *citrons* venaient d'Espagne ainsi que du Portugal. L'indication de leurs quantités en caisses alternativement ou simultanément avec le nombre de fruits ou de milliers ne permet pas de suivre d'une façon précise l'évolution du trafic des oranges ou des citrons à Nantes. Une certaine quantité de ces fruits gagnait par la Loire le centre du royaume.

Les prunes et pruneaux (59) soit de la vallée de la Loire soit de la région d'Agen, de Bordeaux, etc..., par-

(57) Arch. Ch. de Com., C. 766.

(58) Mathorez (Irlandais), *op. cit.*, p. 185-187 et sqq.

(59) D'après les états d'entrées et de sorties mentionnés *supra*.

taient de Nantes pour la Hollande principalement, un peu pour la Suède et le Danemark. Ce commerce variait suivant les années entre 50 et 220 milliers. On notait encore l'entrée de raisins secs d'Espagne (maximum 131.790 l. en 1774) sortant un peu pour le Danemark et la Suède, etc...

B) *Couperose.*

La couperose verte ou sulfate de fer, la couperose blanche ou sulfate de zinc et un peu de couperose bleue ou sulfate de fer, importées de Hollande, du Nord en assez grande quantité (voir le tableau n° 4) provoquaient un trafic variant d'une façon générale entre 170.000 l. et 50.000 l. sauf en 1750 (27.200 l.) et en 1764 : 271 milliers (maximum), en 1778 : 247.100 l. Mais à la couperose verte revenait la première place. Avec les autres couperoses elle marquait, dès le XVIII^e siècle au plus tard, le début du commerce des engrais qui devait être si considérable dans la seconde moitié du XIX^e siècle (cf. *infra* le trafic des engrais à la 4^e période).

C) *Produits très secondaires*

On ne saurait clore la liste des marchandises d'Europe sans signaler encore plusieurs produits assez notables.

La *poudre à tirer* (60) était originaire presque exclusivement de Hollande. On pouvait compter toujours de 30.000 l. à plus de 100.000 l. Le principal débouché de la poudre était la Guinée avec quelques milliers seulement.

L'*amidon* et l'*alun* venant de Hollande, de la Flandre, du Nord et de la Suède représentaient bien encore parfois une cinquantaine de milliers, de même souvent l'*azur* du Nord.

Le *goudron* et le *bray gras* ou *sec* arrivant de Hollande, du Nord, de Suède, dépassaient presque toujours le total de 1.000 ou 1.200 barils.

(60) Arch. Ch. de Com., C 810.

La *cire* venait parfois d'Espagne en assez faibles quantités. Elle était enlevée en partie par la Hollande sans toutefois que ce trafic fut jamais très considérable.

Le *papier* (61) partait de Nantes pour être réparti dans tous les pays étrangers ou les colonies trafiquant avec le port. On peut évaluer approximativement la moyenne des sorties de papier, principalement pour écrire, à 60 ou 80 milliers chaque année. Dans ce trafic on doit mentionner la part occupée par les livres expédiés en Espagne (62) et les cartes à jouer fabriquées dans la ville même de Nantes.

Section B. — MARCHANDISES DES COLONIES (63)

Les produits coloniaux que recevait Nantes depuis la seconde moitié du ^{xvii}e siècle furent aussi variés que certains d'entre eux étaient importants. Une page d'énumération ne suffirait pas à épuiser la liste de ceux-ci. Si on se borne aux principaux d'entre eux on trouve par ordre de poids, les sucres, le café, l'indigo, le coton, les bois exotiques, les poivres et épiceries, le cacao, le tabac, les thés, le rocou et le gingembre, divers produits, enfin une marchandise un peu spéciale : le « bois d'ébène » ou nègres.

§ 1. — SUCRES (64).

Ce fut certainement le sucre qui assura au ^{xviii}e siècle la fortune de Nantes et la réputation commerciale universelle de celle-ci. Etablies seulement vers 1670, les raffi-

(61) Arch. mun. Nantes, HH 44.

(62) Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p. 61-62.

(63) Cf. *supra*, note 1.

(64) Arch. Ch. de Com., C 730-733. — Arch. mun. Nantes, HH 240. — Se reporter aussi à G. Lerat, *op. cit.*, p. 24 à 45. — A part une ou deux indications sur la réglementation des sucres, nous omettons délibérément les détails de celle-ci pour ne pas compliquer l'étude du trafic des sucres et rester dans le cadre de notre ouvrage.

neries nantaises dès la fin du xvii^e siècle (65) firent du sucre la denrée coloniale prépondérante à Nantes, les colonies ne pouvant avoir de raffineries.

A) *Sucres proprement dits*

Les importations de sucre blanc, « teste », brut et terré (voir le tableau n^o 3^{bis}) étaient d'environ 6.350 milliers en 1698 et 15.340 milliers en 1714. De 20 à 27.000.000 l. entre 1730 et 1399, les entrées après un progrès notable en 1740 : 32.578 milliers (16.289 tonnes environ) et 1743, faiblirent beaucoup. En dépit du magnifique chiffre de 1749 elles ne purent se relever que vers 1752-53 (52.070 milliers en 1753) et diminuèrent de nouveau très sensiblement puisqu'en 1757 les chiffres fournis par les statistiques donnèrent 1.189.000 l. Ayant repris un peu, les importations se tinrent entre 30.000 et 48.000 milliers, de 1764 à 1776. Un pareil résultat n'était pas encore le maximum. Avant de l'atteindre en 1789 avec 60.806 milliers, d'après Huet, il fallut une légère chute en 1778, devenue brusque en 1779 puis une nouvelle hausse depuis 1784 (50.825.000 l.), l'année 1787 exceptée (24.968.700 l.).

Quant aux exportations elles furent quelquefois plus fortes que les importations, mais rarement. Toutefois il n'y eut jamais un rapport bien fixe entre les entrées et les sorties. Tantôt celles-ci représentèrent les 2/3 des entrées, tantôt la moitié, tantôt moins, tantôt plus. A part le total de 1728 : 8.729 milliers, les sorties furent en moyenne de 15 à 18.000.000 l., entre 1728 et 1740. Après cette date jusque vers 1747 les exportations eurent tendance à décroître assez régulièrement, tombant à 5.287 milliers en 1746. La période 1749-1754 montra une certaine stabilité des sorties aux environs de 24 à 25.000 milliers, puis ce fut la chute rapide jusqu'à 2 milliers seulement ou une

(65) D'après Germain-Martin (Grande industrie), *op. cit.*, p. 297. — Consulter sur tout le commerce des sucres à la fin du xvii^e et au début du xviii^e siècles, Gabory, *op. cit.*, p. 39-42.

tonne actuelle. A partir de 1763 les exportations se redressèrent, atteignant une vingtaine de milliers de livres qui persistèrent, sauf en 1770. On vit même 26.901 milliers exportés en 1772, 30.124 milliers en 1774 et ensuite la baisse assez rapide s'affirma à nouveau jusqu'en 1779, les documents ne permettant pas de savoir ce que devinrent les sorties de sucres après cette époque. Rappelons pour mémoire que les sucres nantais, à la fin du xvii^e et au début (66) du xviii^e siècles étaient raffinés dans de telles conditions que Nantes jouissant d'avantages au point de vue des prix, vit ses sucres frappés d'assez forts droits en 1698, etc., pour rétablir l'équilibre avec les raffinés de Rouen, etc... (cf. *supra*, p. 194, les mesures fiscales sur les sucres). D'autre part, des fraudes s'étaient produites sur les sorties de sucres, de connivence entre Hollandais et Nantais.

De tous les consommateurs de sucres nantais, il ressort du tableau n^o 3^{bis} (B) que les Hollandais furent toujours en tête, suivis par le Nord joint à l'Allemagne, par l'Espagne presque à égalité avec la Flandre, par la Suède, quelquefois par l'Italie, le Danemark, la Guinée ou les Iles elles-mêmes, enfin très faiblement par l'Angleterre. La Hollande à elle seule enlevait plus des 2/5 des sucres exportés, l'Allemagne près d'un tiers, les autres pays se partageant le reste.

B) *Sirop de sucre et tafia* (67)

En dehors des sucres proprement dits existait un succédané non négligeable : le sirop des « Isles » ou de mélasse qui ne figure pas dans les chiffres des tableaux n^{os} 3 et 3^{bis}. Ce sirop, produit d'une rapide extraction du sucre de la canne et équivalent à ce que nous appelons le rhum

(66) Les résultats des années 1730, 1740, 1750, 1763, 1770, 1774, reproduits dans notre tableau mentionné ci-contre, ont été choisis comme étant les plus représentatifs du trafic sucrier (maximum, moyenne, minimum appréciable). — Cf. *supra*, note 7 pour le sel et notes 13, 18 pour les vins, les eaux-de-vie.

(67) Consulter sur les tafias et guildives, Arch. mun. Nantes.

lorsqu'il s'agit de sirop des « Isles », était mis dans des récipients en terre. C'est ainsi qu'il voyageait et se déchargeait sur les quais de Nantes. Pour obtenir un bon sirop on faisait chauffer les mélasses et, parfois le « syrop » nuisait aux sorties d'eaux-de-vie. Quoiqu'on en pense, d'ordinaire les sirops des « Isles » ou de mélasse se limitaient en général à quelques milliers seulement : une dizaine. Toutefois, en 1741 on enregistra 15.450 l., en 1742 : 13.000 l., en 1751 : 21.700 l., en 1753 : 19.994 l., en 1754 : 69.457 l., en 1765 : 51.325 l., en 1766 : 21.360 l., en 1778 le record des importations fut atteint avec plus de 52.800 l., qui laissèrent loin en arrière les 19.500 l. de 1779. La Hollande et le Nord étaient à peu près les seuls clients pour le sirop et dans des proportions assez notables, de 20 à 30 milliers suivant les années. Le sirop de mélasse atteignait souvent plus de 100.000 l. et allait surtout en Angleterre, au Danemark et en Suède, etc. Le tafia venait des « Isles » par barriques, représentait en général quelques barriques ou même plusieurs dizaines. Toutefois, en 1742 on note l'entrée de 117 barriques, en 1751 plus de 850 barriques, en 1752 : 1.670 barriques, total qui ne fut dépassé qu'en 1778 avec 1.710 barriques, enfin en 1768 : 545 barriques. Les sorties s'effectuaient à peu près dans les mêmes pays que ceux de l'eau-de-vie.

§ 2. — CAFÉS (68)

Jusque vers 1723 la Compagnie des Indes eut le monopole de la vente du café en France, il en résulte que celui-ci ne figure pas dans les documents sur les entrées ou les sorties de Nantes, avant 1728. A ce moment, les cafés, qui comprenaient aussi bien ceux des « Isles » proprement dites que ceux de Moka et de Bourbon (cf. tableau n° 3), représentaient 90 l. d'importation contre 142 milliers d'exportations provenant indubitablement des ventes de la Compagnie des Indes (69). Les importations, encore très

(68) Arch. Ch. de Com., C 728-729. — Arch. mun. Nantes. HH 241-248. — Cf. note 64, l'observation et la réglementation.

(69) D'après les états d'entrées et de sorties, cités *supra*, note 1.

faibles en 1731, progressèrent rapidement de 1732 à 1740, passant de 152 milliers à 1.489 pour baisser un peu ensuite et, après une certaine hésitation, se maintenir près de 1.200.000 l. A partir de 1750 les entrées prirent un nouvel essor jusqu'en 1753 (2.849 milliers en 1753). Une nouvelle baisse se fit sentir et le café importé disparut même complètement de 1758 à 1762, en tous les cas depuis 1760. Reprises en 1763, les importations augmentèrent progressivement presque sans à-coups jusqu'en 1775, année où le chiffre maximum fut atteint avec 9.366 milliers. A ce moment Nantes paraît avoir été plus importante que Le Havre pour le café. A partir de 1776 les entrées furent assez instables. A leur arrivée à Nantes les cafés étaient entreposés dans les entrepôts qui leur étaient spécialement destinés (cf. *supra*, p. 182).

Les exportations, dont nous n'avons choisi que quelques années caractéristiques, dépassèrent souvent les importations pour la raison que nous avons déjà signalée. De 1728 et 1742 elles accusèrent dans l'ensemble une hausse presque continue. Puis, de 1749 à 1760, elles s'affaiblirent pour reprendre ensuite d'intensité jusqu'en 1774, enfin de 1774 à 1779, elles diminuèrent.

Les pays qui recevaient de Nantes du café étaient principalement la Hollande, le Nord y compris l'Allemagne, la Flandre impériale. Les autres pays ne comptaient guère.

A eux seuls la Hollande et le Nord enlevaient presque à égalité environ les 3/4 des cafés exportés. Mais à partir de 1749 ce fut le Nord qui domina, s'attribuant souvent plus de la moitié des sorties.

§ 3. — MORUES (70).

A la fin du xvii^e siècle et surtout au xviii^e siècle, Nantes fut un très grand port de pêche, distribuant les quantités considérables de morues qu'il recevait directement du banc de Terre-Neuve ou de l'étranger (cf. le tableau n° 4).

(70) Sur la morue, voir Le Beuf, *op. cit.*, p. 125-126, etc. — Gabory, *op. cit.*, p. 273 et sq.

TABIEAU
N° 5

POIDS des importations et total des exportations des PRODUITS COLONIAUX principaux
(en dehors des Sucres et des Cafés)

ANNÉES	BOIS EXOTIQUES			CACAO			COTON			INDIGO		
	TOTAL des			TOTAL des			TOTAL des			TOTAL des		
	Importations	Exportations	(mille livres)	Importations	Exportations	(mille livres)	Importations	Exportations	(mille livres)	Importations	Exportations	(mille livres)
—	(mille livres)	(mille livres)		(mille livres)	(mille livres)		(mille livres)	(mille livres)		(mille livres)	(mille livres)	
1698	»	»	200,0	»	100,8	150,0	»	»	307,7	»	82,4	»
1714	38,5	»	771,9	»	55,5	197,8	»	17,7	»	»	509,3	»
1728	»	103,2	»	»	25,5	»	»	210,0	524,0	»	590,5	»
1730	223,4	60,8	42,6	»	19,6	579,4	»	20,2	273,9	»	282,7	»
1733	66,2	195,4	82,6	»	40,5	392,1	»	260,9	452,1	»	275,4	»
1738	88,9	686,1	118,5	»	63,3	451,8	»	146,9	668,6	»	295,2	»
1740	115,5	476,6	112,1	»	33,9	394,4	»	68,2	438,4	»	196,1	»
1742	273,3	422,»	237,6	»	21,6	253,8	»	18,7	579,8	»	162,9	»
1743	49,3	86,4	80,8	»	10,4	147,2	»	26,2	708,3	»	784,8	»
1749	128,3	7,3	68,7	»	74,0	533,8	»	46,2	512,5	»	247,2	»
1750	272,2	24,0	168,3	»	16,3	498,3	»	33,2	461,1	»	150,9	»
1752	384,4	95,0	42,8	»	20,2	933,5	»	»	207,0	»	108,7	»
1756	150,4	51,0	29,4	»	»	157,7	»	»	»	»	14,1	»
1760	»	34,8	»	»	»	»	»	2,4	1,123,5	»	27,8	»
1763	»	2,4	0,8	»	0,4	383,0	»	16,8	604,4	»	226,2	»
1764	490,3	50,8	66,9	»	»	1,053,9	»	»	380,3	»	»	»
1766	»	»	167,2	»	»	1,130,2	»	»	356,9	»	»	»
1768	»	»	76,0	»	4,3	1,049,2	»	28,8	301,4	»	103,8	»
1770	64,4	204,6	96,4	»	14,0	925,0	»	60,3	339,7	»	150,4	»
1774	162,1	»	118,3	»	8,5	848,2	»	11,2	301,6	»	103,4	»
1778	420,8	17,6	98,7	»	2,8	551,1	»	»	73,7	»	26,7	»
1779	42,1	12,8	60,6	»	»	373,5	»	»	»	»	»	»

	TOTAL des Importations		TOTAL des Exportations		TOTAL des Importations		TOTAL des Exportations	
	(mille livres)	(mille livres)	(mille livres)	(mille livres)	(mille livres)	(mille livres)	(mille livres)	(mille livres)
1698	100,0	»	10,0	»	»	»	»	»
1714	30,6	2,0	59,3	42,4	»	»	»	30,5
1728	»	15,0	»	59,5	»	»	»	250,2
1730	0,04	10,3	144,2	90,0	322,6	202,3	372,2	205,4
1733	0,3	2,8	225,3	123,3	138,3	36,1	86,0	339,1
1738	161,6	109,5	43,1	7,2	39,7	6,2	262,6	294,8
1740	117,4	64,7	34,8	17,5	5,0	14,2	167,5	0,4
1742	48,7	39,9	78,9	28,6	113,6	5,9	294,8	0,5
1743	5,3	»	61,2	17,4	7,4	9,8	7,4	»
1749	2,1	»	56,8	3,2	103,1	10,9	»	»
1750	28,5	11,1	»	8,9	1,3	43,4	»	»
1752	29,0	2,0	»	2,8	24,7	»	»	»
1756	»	»	17,2	»	»	»	»	»
1760	»	»	»	»	»	»	»	»
1763	0,1	»	»	0,8	»	»	»	»
1764	12,2	»	13,8	2,6	»	»	»	»
1766	52,7	»	14,6	»	»	»	»	»
1768	15,5	»	30,2	»	»	»	»	»
1770	7,7	»	77,4	16,7	»	»	»	»
1774	»	»	34,5	17,2	»	1,5	»	»
1778	»	»	»	»	»	2,1	»	»
1779	»	»	3,4	30,3	1,164,7	433,7	»	»
1784	»	»	»	»	1,049,1	1,016,5	»	»
1786	»	»	»	»	»	»	»	»
1788	»	»	»	»	»	»	»	»

Tableau correspondant aux importations du tableau n° 4 bis et aux Nègres du Tableau n° 6.

Nota. — Chiffres résultant à l'exportation de l'addition des quantités partielles par pays contenus dans le mémoire de Béchameil de Nointel, de 1698 (*Arch. Ch. de Com.*, C 893), dans *Arch. Ch. de Com.*, C 706 (1714-1743), C 716 (1749-1764), C 717 (1766-1779), *Arch. Ile-et-Vilaine*, C 1588, pour 1784 et 1786, publié par H. Sée (*Commerce Bretagne, Hayem*, p. 213), Huet, *op. cit.*, tableau n° 28 (1768).

Se reporter au tableau n° 3 pour les sucres et les cafés ; au tableau n° 4 pour les bois exotiques venant d'Europe.

Pour obtenir l'équivalent des milliers de livres en tonnes métriques, diviser le résultat par 2.

Du banc de Terre-Neuve arrivaient des morues sèches ou des morues vertes. Les premières, mentionnées en milliers pesant dans les états d'entrées de Nantes, représentèrent jusqu'en 1742 un grand trafic, passant de 998 milliers en 1714 à 1.382.500 l. en 1730, puis à 178 milliers comme en 1740 ou à plus de 900 milliers comme en 1738 ou 1743. Les morues vertes, estimées en nombre, sauf en 1714 (1.171.800 l.), varièrent entre 134.795 poissons (1749) et 656.700 (1738).

Les cabillauds, variété de morues et les morues proprement dites, venant de Hollande, de Flandre, de Danemark, étaient moins importants que les morues du Banc. Cependant, après la disparition de celle-ci dans les statistiques de Nantes, on enregistra de 100 à 300 ou 500 milliers de morues étrangères et de cabillauds.

On peut donc sans exagérer affirmer que jusque vers 1742 le trafic des morues s'élevait de 700 ou 800 milliers au minimum à plus de 2.000.000 l., soit 1.000 tonnes. Mais, après le début des luttes coloniales entre l'Angleterre et la France, ce trafic fut à peu près complètement anéanti et, quand la pêche française put reprendre à Terre-Neuve, ce furent les Malouins qui en bénéficièrent.

§ 4. — INDIGO

Moins important que le café, l'indigo (produit de l'indigotier), qui servait à teindre les étoffes en bleu, n'en avait pas moins un rang honorable dans le trafic de Nantes, aussi bien à l'importation qu'à l'exportation (se reporter au tableau n° 5). Les chiffres d'un certain nombre d'années, choisies à dessein, attestent la vitalité du commerce de l'indigo. Généralement supérieures à 300 milliers, les entrées dépassèrent maintes fois ce total, en particulier en 1730, de 1738 à 1752, l'année 1749 ayant marqué le sommet de la courbe ascendante et descendante, de 1763 (1.123 milliers, chiffre record) à 1778, enfin en 1784, 1788 et 1789. Les sorties se révélèrent moins stables que les importations. Elles diminuèrent de 1728 à 1760 et ensuite

furent hésitantes, se tenant entre 26 et 226 milliers. Notons qu'à partir de 1778 les Etats-Unis envoyèrent de l'indigo à Nantes, 89.757 l. en 1778. L'indigo, produit d'une assez grande utilité, intéressait la majeure partie de l'Europe qui venait s'en approvisionner à Nantes. Pour s'en convaincre il suffit de citer les noms de Hollande, du Nord, de l'Espagne, du Danemark, de la Suède, de l'Italie.

§ 5. — COTON

De toutes les matières coloniales, le coton était la seule substance textile présentant une grande utilité C'est ce qui explique le mouvement très notable d'importation auquel il donna lieu (tableau n° 5). Toujours supérieures à 140 milliers, les entrées alternèrent entre ce chiffre et 900.000 l. jusque vers 1763. Montées à plus de 1.000 milliers de 1764 à 1768 et de 1784 à 1789, les importations furent en décroissance de 1770 à 1779. Les sorties ne parvinrent jamais à égaler les entrées, toujours doubles sinon triples ou même décuples des précédentes, comme en 1750 par exemple, quand la différence ne s'éleva pas à 30 ou 70 fois (respectivement en 1740 et en 1764). Mais d'une façon générale on doit dire que les exportations de coton, depuis 1738 en particulier, allèrent en s'affaiblissant. Quels étaient les clients de Nantes pour ce produit ? La Flandre, la Hollande, le Nord, la Suède.

§ 6. — BOIS EXOTIQUES

Sous le nom de bois exotiques étaient compris des bois divers (71) : d'abord le bois de campêche, le plus important de tous, le bois de Brésil, le bois de sapan, le bois jaune, le bois rouge, le bois de Gayac, le bois de saxafra, le bois d'Inde, le bois marbré, etc...

Si extraordinaire que cela puisse paraître, les pays d'Europe, la Hollande principalement et, parfois, un ou deux autres pays, comme l'Espagne, etc., alimentaient

(71) D'après les états d'entrées et de sorties déjà cités.

Nantes en bois exotiques d'une façon plus régulière et souvent en plus grande quantité que les « Isles », comme le montre la comparaison des résultats contenus dans le tableau n° 4 avec ceux du tableau n° 5. A part quelques exceptions, les importations de bois de campêche, râpé ou non, effectuées par les nations européennes dépassaient 250 milliers et atteignaient 540 milliers au moins en 1740-1742, voire 846.000 l. en 1714, 929.500 l. (record) en 1756.

Le total des bois coloniaux venant d'Amérique (tableau n° 5) variait à l'importation entre 70 et 380 milliers de 1714 à 1752. En 1764, il était de 490 milliers. Il faiblit jusqu'en 1779. Vers cette époque, on put enregistrer l'entrée de 94.082 l. de bois de campêche et autres bois provenant, en 1778, des Etats-Unis. En 1788 et 1789, l'importance des entrées avait grandi, puisque celles-ci représentaient plus de 800 milliers. De 1728 à 1743, les sorties dépassèrent les importations, du double, du triple ou davantage encore (maximum 686.100 l. en 1738). Par la suite, les exportations se tinrent à un niveau faible : 2 à 50 milliers, sauf en 1770, avec ses 204 milliers. La quantité plus forte des sorties provenait des entrées de bois de campêche signalées pus haut, tandis que les Hollandais emportaient de Nantes du bois rouge des Indes, parfois du bois de Gayac, d'acajou, de caliatour, etc...

§ 7. — POIVRES ET ÉPICERIES

Comme la majeure partie des bois exotiques, les poivres et épices arrivaient à Nantes par l'intermédiaire des pays étrangers, c'est-à-dire la Hollande presque exclusivement. En présence de quantités considérables, comme celles figurant au tableau n° 4, il n'est pas exagéré de dire que Nantes devait être l'un des plus grands centres, sinon le plus grand de France, pour le poivre. Poivres et épices réunies, totalisèrent en effet assez souvent un poids de 150 à 260 milliers : vers 1714, 1750, 1760, de 1763 à 1774, vers 1779, etc..., à côté de faibles résultats dont

l'année 1743 accusa le minimum avec 500 l. seulement. Il n'y avait pas d'exportations notables.

§ 8. — CACAO

Le cacao, en 1698, d'après le mémoire de Béchameil de Nointel (72) représentait 200.000 l. d'importations environ (voir le tableau n° 5). En 1714, il connut son maximum avec 771 milliers. Depuis lors, il passa par des alternatives de progression et de décadence, les dates fixant la séparation entre ces alternatives étant celles de 1742, 1750, 1768, 1774, 1788. Mais souvent les entrées furent inférieures à 80.000 l. Les sorties furent encore bien plus faibles, puisqu'on en vit ne pas atteindre, certaines années, 1 à 4 milliers. De 20 à 30 ou 40 milliers, telle fut la moyenne des exportations. Cela s'explique aisément par le petit nombre de nations achetant du cacao à Nantes. On ne peut guère citer parmi celles-ci que l'Espagne.

§ 9. — TABAC

Parmi les produits coloniaux dont le trafic fut des plus instables à Nantes il faut certainement compter le tabac. La lecture des chiffres du tableau n° 5, révèle que les importations de tabacs, que ceux-ci fussent en poudre ou en feuilles ou en andouilles, râpé, etc., passèrent aisément de 322 milliers en 1730 à 5.000 l. en 1740, puis une centaine de milliers en 1742 et 1749, avant de disparaître bientôt complètement pour renaître vers 1778 avec une ampleur que ces importations n'avaient jamais connu : 1.050.000 l. à 1.164.000 l. en 1778. Les exportations, beaucoup plus faibles que les entrées, furent parfois supérieures à celles-ci en 1728, 1730 ou presque égales en 1779. Elles s'opéraient surtout en Hollande, en Espagne et en Guinée.

(72) Cf. *supra*, p. 112, note 13.

§ 10. — THÉS

Le port de Nantes, à la fin du xvii^e et au xviii^e siècles, était un marché colonial si important que l'on vit alors le phénomène peu banal de l'Angleterre s'approvisionnant partiellement de thé à Nantes. Ce thé, provenant sans doute des ventes de la Compagnie des Indes (73) jusqu'à la dissolution de celle-ci, puis directement des Indes, alimenta un grand trafic d'exportation, de 1730 à 1743, puisque celui-ci représentait une moyenne de 250 à 300 milliers. Mais la guerre de Succession d'Autriche porta un coup funeste aux exportations de thés, qui ne purent jamais se relever ensuite, en dépit de résultats comme ceux de 1774 (49.800 l.) ou de 1764 (73 milliers). En dehors de l'Angleterre déjà cité, les thés gagnaient surtout la Hollande, puis le Nord et parfois un ou deux autres pays.

§ 11. — ROCOU ET GINGEMBRE

A) *Rocou*

Substance tinctoriale comme l'indigo, le rocou (rouge) fut loin d'avoir à Nantes la même importance que la première matière citée. Très souvent les entrées (tableau n° 5), de 1714 à 1749, approchèrent d'une cinquantaine ou d'une soixantaine de milliers, sauf en 1730 : 144.200 l. (chiffre record). A partir de 1756, les importations furent inférieures à celles de l'époque précédente, tombant jusqu'à 3.400 l. en 1779, avant peut-être de disparaître. A quelques exceptions près, les sorties furent très faibles, souvent moins de 10.000 l., surtout de 1750 à 1764 ou même davantage. Le plus fort chiffre des exportations, obtenu en 1733, accusa 123.300 l. seulement. Les consommateurs ne manquaient pourtant pas. C'étaient l'Espagne, la Hollande, le Nord, la Suède, l'Italie.

B) *Gingembre*

Le gingembre, plante aromatique de la famille des

(73) Cf. *supra*, p. 155 et sqq.

zingibéracées, donna lieu à des importations très variables (cf. tableau n° 5) : 100 milliers en 1698, 30 en 1714, plus d'une centaine en 1738-1740, puis vinrent des quantités dérisoires, sauf peut-être en 1766. Les exportations, qui s'adressaient au Nord, à l'Italie, etc., disparurent après 1752, connurent une certaine vigueur entre 1738-1742, avec 109.500 l. en 1738.

§ 12. — RIZ.

Le riz malgré sa qualité de produit colonial vint par intervalles à Nantes, grâce aux importations étrangères, de l'Angleterre ou de la Hollande ou de la Flandre, les Iles n'ayant expédié des quantités notables de riz qu'à partir de 1778 et encore beaucoup moins que les Etats-Unis (1.421.430 l. en 1778). Les importations oscillèrent entre 100 et 450.000 l. environ. Le riz était réexpédié en Guinée depuis 1743 (613.000 l. puis 100 à 220.000 l. de 1764 à 1774) et un peu aux Iles depuis 1764, et en Hollande, dans le Nord en 1778.

§ 13. — PRODUITS DIVERS.

Sans vouloir signaler tous les produits des Iles, il convient cependant de mentionner l'existence d'un assez notable trafic de *cuirs secs en poils*, dont le nombre de peaux avait sensiblement la même importance que les cuirs venant d'Angleterre (cf. *supra*, p. 263). La *gomme arabique* ou du Sénégal figurant un mouvement de 150 à 350.000 l. gagnait la Hollande. En outre quelques milliers de *quinquina*, d'*essences* de toutes sortes, parmi lesquelles la thérébentine, étaient expédiées à Nantes presque chaque année.

Appendice : NOIRS DE TRAITE OU « BOIS D'ÉBÈNE » (74)

Quoique la traite des noirs s'effectuât avec des hommes

(74) L'histoire de la traite des Nègres reste encore à écrire, en dépit de l'ouvrage d'Augeard, *Etude sur la traite des Noirs avant*

et non des objets, on n'en doit pas moins, pour rester dans l'esprit et la nature des opérations commerciales de Nantes, considérer ces hommes comme des marchandises.

On a beaucoup contesté, dès le XVIII^e siècle, encore plus au XIX^e siècle, le bien fondé de la traite. Pour trancher sainement la question (75), il faut se rappeler que le climat des « Isles » n'est pas très favorable aux Européens et surtout que l'Amérique manquait de main-d'œuvre lors de l'établissement des premières colonies. En vue de suppléer à ces lacunes on eut l'idée de transporter d'Afrique en Amérique des nègres que l'on était allé chercher en Guinée. Les nègres ainsi transplantés n'étaient souvent pas malheureux aux Isles, car un ensemble de règlements appelé « Code noir », promulgué en 1685, régissait les Noirs et, disait-on, les nègres, grâce à la traite, étaient sauvés de la misère, de la famine, où ils croupissaient, sans compter qu'on les arrachait au paganisme et aux pratiques barbares.

Nantes commença à faire la traite dès 1691, à la Martinique (76), mais l'existence de compagnies privilégiées, souvent incapables d'exécuter leurs engagements, empêchait ce trafic de prendre une ampleur quelconque. A partir de 1704, nous l'avons vu en étudiant le pouvoir central, les Nantais purent entreprendre la traite avec des per-

1799 au point de vue du commerce nantais, 1901, auquel nous empruntons un certain nombre de renseignements, ainsi qu'à Expilly, *op. cit.*, V, p. 57-61. Cette histoire dépassant le cadre de notre étude et méritant un gros volume, nous ne donnerons ici que les indications essentielles sur la traite des Noirs par les Nantais, et renvoyons pour le surplus à l'ouvrage que M. Gaston Martin doit prochainement faire paraître sur la question (t. II de *Nantes au XVIII^e siècle*). Consulter aussi en particulier Arch. Ch. de Com., C 741-742. — Arch. mun. Nantes, HH 236.

(75) Dans une question aussi controversée que celle de la traite des Nègres, nous entendons exposer simplement les faits et les opinions, sans prendre parti pour aucun d'eux, de manière à donner un exposé impartial du commerce du « bois d'ébène » et conforme à la vérité historique.

(76) Gabory, *op. cit.*, p. 270 et suivante.

missions, surtout depuis 1713. L'année 1716 marqua la liberté de ce trafic, moyennant le paiement d'un droit de 20 livres par tête de nègre introduit en Amérique. Le processus des opérations de la traite était le suivant (77). Le navire négrier emportait une certaine quantité de marchandises (voir tableau n° 6), que nous rappelons pour mémoire: des cauris, des fers en barres, des cordages, des armes à feu, c'est-à-dire des fusils et des armes blanches, des bassins de cuivre, des couteaux flamands par douzaines, des pipes de terre par grosses, des canettes de grès (cf. *supra*, p. 263), des étoffes spéciales, comme les anabas, les guinées, les garas, les « Guingamp », les pièces d'indiennes, les toiles platilles ou des étoffes ordinaires, comme les toiles de Bretagne et de Cholet, sans oublier un peu de poudre, beaucoup de barriques d'eau-de-vie et du vin. Ainsi chargés, les navires gagnaient la côte de Guinée. Là le capitaine descendait à terre et, après avoir offert des présents au roi local, ainsi qu'à ses officiers : « masouque, manbouq, manabel, maquimbe », il achetait des noirs, primitivement des condamnés ou des prisonniers de guerre ou des esclaves, plus tard des hommes ou des femmes pris dans une véritable « razzia ». Un nègre *pièce d'inde*, c'est-à-dire ayant de 15 à 30 ans, toutes ses dents et mâle, était acheté en général 9 pièces, c'est-à-dire l'équivalent de 9 pagnes, le pagne étant la mesure des valeurs usitée. Embarqués sur les navires, les nègres, les négresses (certains appréciant les femmes noires pour leur service ou leur beauté) (78), les négrellons et les négrittes étaient placés à fond de cale, dans des conditions déplorables au point de vue de l'hygiène et souvent assez mal nourris avec de la tortue du Cap Vert. Aussi estimait-on qu'un septième de la cargaison mourait au cours de la traversée Guinée-Amérique. Les nègres débarqués aux « Isles » étaient vendus le plus rapidement possible. Au milieu du XVIII^e siècle, le prix moyen d'un nègre pièce

(77) D'après Expilly, *op. cit.*, p. 59-61.

(78) Sur les cas de Vénus noires, consulter par exemple Mathorez (Etrangers), *op. cit.*, I, p. 400.

TABLEAU
N° 6STATISTIQUES de la TRA
marchandises principale

ANNÉES	ARMES A FEU	BASSINS DE CUIVRE	CAURIS	CORDAGES	COUTEAUX	Anabas, Guinées, Garas, Guingans Indiennes
—	(mille livres)	(mille livres)	(mille livres)	(mille livres)	(douzaines)	(pièces)
1714	35,4	—	1.092,2	—	970	572
1725 à 26	»	»	»	»	»	»
1726	»	»	»	»	»	»
1727	»	»	»	»	»	»
1728	1,2	2,0	5,8	0,8	»	1.945
1729	»	»	»	»	»	»
1730	27,1	6,4	183,5	150,7	3.437	100
1731	»	»	»	»	»	»
1732	»	»	»	»	»	»
1733	5,2	1,1	218,7	50,2	1.196	10.923
1734	»	»	»	»	»	»
1735	»	»	»	»	»	»
1736	»	»	»	»	»	»
1737	»	»	»	»	»	»
1738	8,0	24,6	178,0	136,0	10.043	11.561
1739	»	»	»	»	»	»
1740	35,7	22,0	111,1	194,2	»	19.304
1742	6,2	8,7	115,2	85,6	19.829	15.173
1743	12,4	23,1	322,8	191,0	8.937	26.202
1748	»	»	»	»	»	»
1749	14,5	14,4	272,7	384,4	15.642	19.456
1750	8,9	12,7	389,2	280,7	10.057	16.223
1751	»	»	»	»	»	»
1752	12,2	21,7	612,1	93,8	10.846	18.477
1753	»	»	»	»	»	»
1754	»	»	»	»	»	»
1755	»	»	»	»	»	»
1763	108,7	203,6	203,6	28,4	10.883	9.873
1764	86,5	604,7	604,7	58,7	10.400	8.679
1765	»	»	»	»	»	»
1766	»	»	»	»	»	»
1767	»	»	»	»	»	»
1768	»	»	»	»	»	»
1769	»	»	»	»	»	»
1770	78,3	186,8	186,8	9,5	3.566	5.595
1771	»	»	»	»	»	»
1772	»	»	»	»	»	»
1773	»	»	»	»	»	»
1774	61,3	260,6	260,6	9,7	5.056	14.451
1778	»	»	»	»	600	511

Tableau des Nègres correspondant aux importations des tableaux n° 3 et 5.

Nota. — Chiffres des marchandises choisis parmi les années les plus caractéristiques provenant des Arch. Ch. de Com. : C 706 (1714-1743), C 716 (1749-1764), C 717 (1770-1778)
 — Nombre de nègres introduits en Amérique par des navires nantais d'après Peytraud, *op. cit.* p. 138 (1725-1740), Arch. Ch. de Com., C 740 (1748-1765, nombre exact ; 1766-1774, nomb

E des NÈGRES et des portées y contribuant

ILES

Platille	Toiles de Bretagne et de Chouet	EAUX- DE-VIE	FERS EN BARRES	PIPES	VINS	NÈGRES TRAITÉS
(pièces)	(mille livres)	(barriques)	(mille livres)	(grosses) 1.225	(tonneaux) 9 ½	(nombre) »
»	»	»	»	»	»	1.390
»	»	»	»	»	»	3.672
»	»	»	»	»	»	2.043
»	0,3	32	»	»	10 ¾	3.741
»	»	»	»	»	»	4.110
»	7.5	2.410	109,6	9.651	200	3.033
»	»	»	»	«	»	4.030
»	»	»	»	»	»	1.468
1.181	0,2	1.328	47,1	1.402	94	2.550
»	»	»	»	»	»	1.196
»	»	»	»	»	»	2.573
»	»	»	»	»	»	5.363
»	»	»	»	»	»	4.247
1.788	4,5	1.932	78.2	2.883	196 ¾	4.549
»	»	»	»	»	»	7.146
2.793	11,5	2.196	82,8	2.125	317 ½	4.818
9.116	17,6	1.667	91,8	2.147	175 ½	»
2.218	1,6	»	119.4	7.270	334 ½	»
»	»	»	»	»	»	4.016
1.238	2,7	4.011	179,0	11.000	419	7.679
1.496	3,0	1.839	110,7	7.001	250 ¾	4.322
»	»	»	»	»	»	4.332
2.670	15,0	2.703	268,6	4.465	341 ½	6.654
»	»	»	»	»	»	5.381
»	»	»	»	»	»	4.358
»	»	»	»	»	»	4.300
5.764	4,3	2.040	283,9	2.709	98 ¾	6.743
5.672	8,1	2.842	264,3	2.924	149 ½	6.909
»	»	»	»	»	»	6.941
»	»	»	»	»	»	6.780
»	»	»	»	»	»	5.850
«	»	»	»	»	»	4.300
»	»	»	»	»	»	7.200
4.411	»	943	190,4	1.193	116	3.150
»	»	»	»	»	»	5.600
»	»	»	»	»	»	4.050
»	»	»	»	»	»	6.400
3.625	29,7	1.931	194,9	845	104	3.140
3.540	10.600 aunes	13	31,2	156 caisses	22	»

irs annoncés avec une déduction d'un tiers, moyenne de la différence entre les noirs annon-
t ceux introduits aux Iles). — Comparer les résultats des marchandises avec ceux des
ux n° 4 et 4 bis.

Pour obtenir l'équivalent des milliers de livres en tonnes métriques, diviser le
tat par 2.

d'inde à son arrivée était de 1.000 à 1.500 livres. Une négresse valait les $\frac{2}{3}$ d'un nègre, un négriillon ou une négritte la moitié d'une pièce d'inde. Avec le produit de la vente, le capitaine achetait des sucres et des denrées coloniales pour effectuer ce qu'on appelait les « retours » des Iles, c'est-à-dire le transport à Nantes de marchandises coloniales remplaçant non seulement les nègres pris en Guinée, mais encore la cargaison emportée de Nantes pour aller acheter les sus dits nègres. Le trafic de Guinée avec lequel la traite des noirs ne faisait en somme qu'un, était une étape du commerce d'Amérique. Le trajet accompli par le navire constituait un voyage « circuitieux » qui devait être achevé dans un délai déterminé, sous peine de pénalité et cela dans le but d'empêcher la contrebande avec en particulier les colonies étrangères. Certaines marchandises comme les « prohibés de Hollande » (étoffes), destinés à la traite, jouissaient de la faculté d'entrepôt. Les marchandises coloniales provenant du produit du commerce du « bois d'ébène » ne payaient, à leur entrée à Nantes, que la moitié des droits, etc...

L'accord est loin de régner sur les quantités de nègres traités (79) par les négriers de Nantes.

En 1725, 1.390 noirs furent introduits aux Iles par les Nantais. Ce trafic progressa et diminua alternativement, s'élevant presque toujours au-dessus de 3.000 têtes de nègres, assez souvent de 4.000 et quelquefois de 6.900. Les deux années les plus prospères paraissent avoir été 1739 avec 7.146 noirs traités et 1769 avec 7.200 noirs environ. Les marchandises servant à la traite, et qui figurent dans le tableau n° 6, en regard du nombre de nègres, n'ont pas été rigoureusement proportionnelles au chiffre

(79) Faute de renseignements dans les Arch. de la Ch. de Com., nous avons emprunté les chiffres de nègres traités de 1725 à 1740, à Peytraud, *L'esclavage aux Antilles françaises avant 1789*, 1897, Les renseignements à partir de 1748 jusqu'en 1774 proviennent de chiffres fournis par Arch. Ch. de Com., C 740, soit directement, soit à l'aide de calculs approximatifs (se reporter au bas du tableau n° 6) qui diffèrent totalement des chiffres exagérés donnés par Augeard, *op. cit.*, p. 116.

des noirs. Et où le fait se vérifie le mieux, c'est à propos des cauris, des platilles, voire des couteaux et des pipes. Pour 6.743 nègres, en 1763, 203.600 l. de cauris, 15.764 pièces de platilles, ont été emportées ; en 1764, pour 6.909 nègres, soit 200 nègres de plus environ, on voit figurer 604.700 l. de cauris et 35.672 pièces de platilles. Deux causes peuvent expliquer ce résultat, d'une part, la mortalité supérieure à celle des années antérieures, à bord des navires négriers ; d'autre part l'augmentation du prix des nègres, caprice du roi local qui aura sous-estimé certaines marchandises, comme cela arrivait parfois. Les objets brillants et « clinquants » étaient, notons-le en passant, les plus appréciés. Les Nantais pouvaient faire fortune avec le trafic du bois d'ébène, car le prix assez modeste des « paccotilles » utilisées pour l'achat et la grande valeur des produits coloniaux rapportés des Antilles assuraient fréquemment 100 à 150 % et même 180 % de bénéfice, après un voyage complet ou périple d'une quinzaine de mois en moyenne. Les nègres et les négresses employés en qualité de serviteurs chez les armateurs de la Fosse furent quelquefois plusieurs centaines en tout, mais s'ils donnèrent lieu de temps à autre à une réglementation sévère, ils ne furent généralement pas très nombreux.

Cette organisation commerciale si curieuse est à retenir, non seulement pour son originalité, mais pour bien comprendre la manière exacte dont s'effectuait le trafic colonial de Nantes et l'attitude que les Nantais prendront dès le début de la Révolution au sujet de la politique à observer vis-à-vis des Colonies.

Enfin, un dernier trait nous permet de mesurer l'importance relative de la traite nantaise. Le port de Nantes, à lui seul, traitait souvent près de la moitié, sinon la moitié des noirs introduits aux Iles d'Amérique. Bordeaux, Marseille, Le Havre, Saint-Malo, ne venaient qu'au second ou troisième rang.

CHAPITRE III

Débouchés commerciaux ⁽¹⁾

Si les catégories de marchandises que nous venons d'analyser nous ont révélé de quoi se composa le trafic de Nantes depuis le début du xvi^e siècle et surtout depuis la fin du xvii^e siècle jusqu'à la Révolution, nous ne connaissons encore qu'un des aspects du commerce nantais. En dehors des matières commerciales, dont nous avons apprécié l'importance respective, il est utile de savoir quels sont les pays qui trafiquèrent avec Nantes, comment et jusqu'à quel degré. De cette manière seulement, nous aurons un aperçu complet du commerce de Nantes sous l'Ancien Régime. On doit distinguer le trafic intérieur du trafic colonial et du trafic international.

Section A. — COMMERCE INTÉRIEUR

§ 1. — CABOTAGE

Au xvi^e siècle, le cabotage fut très actif à Nantes, comme le montrent les termes de la supplique des Nantais au roi contre Sanzay (2) en 1556. A ce moment, 5 ou 6.000 « vaisseaux » arrivaient des marais de Guérande ou de la « Baie » (de Bourgneuf), chargés de sel. A l'inverse, des caboteurs emportaient, semble-t-il, des vins d'amont et d'autres produits venus par la Loire, mais le cabotage

(1) Pour les références générales, se reporter p. 233, note 1 ; y ajouter pour l'époque 1710-1730 Gaston Martin (Mellier), *op. cit.*, p. 186-214. Ayant déjà fourni, dans le chapitre précédent, les renseignements principaux sur chaque marchandise, nous nous bornerons à donner ici les indications concernant l'ensemble du trafic de chaque pays et rappellerons, en les énumérant seulement, les produits notables qui composèrent ce trafic.

(2) Cf. *supra*, p. 236, note 5.

était sérieusement menacé dans son exercice, comme il l'avait été une vingtaine d'années plus tôt. Les choses durent cependant s'arranger. Toutefois, les actes de pirateries répétés, à la fin du xvr^e siècle, ne furent pas pour faciliter le cabotage qui s'effectuait principalement avec les côtes de l'Atlantique et de la Manche. Sous Richelieu et au début du gouvernement de Colbert, en dépit de son affaiblissement, le cabotage paraît avoir eu la part principale dans le commerce maritime de Nantes. Vers 1695, celui-ci, qui fournissait des grains, entretenait des relations (3) avec les Sables, dont les navires apportaient des morues, La Rochelle, Bordeaux (entrées de vin de Graves, goudron, mâts), Bayonne (entrées de goudron et mâts), Brest, Saint-Malo (sorties de sel), Dunkerque (*idem* et vin), et rarement Marseille. Dès avant 1715, année de la mort de Louis XIV (4), le sel, du blé, des pierres, du bois de chauffage, venaient de Bretagne à Nantes par cabotage, tandis que le Saintonge et le Bordelais adressaient des vins et des eaux-de-vie. La Méditerranée fournissait des huiles, du savon, etc., la Normandie des toiles, un peu de mercerie et de quincaillerie. Nantes exportait pour toutes les destinations, du blé de la vallée de la Loire, des sucres, des merrains et feuilards, etc. Commandé par le trafic colonial, le cabotage entre Lorient et Nantes fut particulièrement actif à partir de 1728, à cause des ventes de la C^{ie} des Indes (cf. *supra*, p. 156). En 1764, époque où nous sommes assez bien renseigné par Expilly (5), le cabotage français représenta 19.574 t^x entrés avec 485 navires. Les matières qui composaient les cargaisons n'avaient point changé et comprenaient une assez grande quantité de produits coloniaux, de toiles, de métaux, de fruits, de bois, de cuirs, etc... Il en fut ainsi avec plus

(3) Arch. Ch. de Com., C 893. — Mémoire de Béchameil de Nointel.

(4) D'après Huet, *op. cit.*, p. 197-198.

(5) Expilly, *op. cit.*, V, p. 73-74.

ou moins d'intensité suivant les années, jusqu'à la Révolution, d'après les indications fournies par Huet.

§ 2. — COMMERCE PAR LA LOIRE (6)

En retour des sels venus par cabotage et remontant le fleuve, au ^{xvi}^e siècle comme aux ^{xvii}^e et ^{xviii}^e siècles, les blés et les vins descendaient la Loire. Nous avons vu plus haut que les quantités de sels transportés entre Nantes et Orléans étaient considérables et représentèrent plusieurs dizaines de milliers de livres, de 1494 à 1672. Les autres marchandises (se reporter au tableau n° 2), qui étaient très variées ne représentèrent pas entre Roanne et Nantes, c'est-à-dire à la descente, une importance aussi grande que celle du sel. En progression presque constante depuis 1494, le trafic extra-salicole, parti de 189 milliers, atteignit un total supérieur à 1.000.000 l. en 1672 et ne cessa de croître jusqu'en 1699, date marquée par un résultat de 1.500.000 l. A cette époque, tandis que le blé breton remontait la Loire vers Paris en même temps que la morue, le sucre raffiné, etc., destiné au Centre du royaume, les eaux-de-vie et les fruits de Touraine, des munitions, des mâts du Nivernais en grand nombre, du chanvre, des ancres et d'autres produits des forges du même endroit, par le fleuve gagnaient Nantes. Bien que les bases des statistiques aient été un peu modifiées : Roanne à Ingrandes seulement, on s'aperçoit qu'après avoir atteint 1.800 milliers le trafic descendant de la Loire vers Nantes se maintint à 1.750.000 l. environ, de 1743 à 1752, date à partir de laquelle les renseignements font défaut. Les draps, les droguets, les soieries, les tapisseries, comme par le passé (cf. p. 89 et sqq.) étaient amenés à Nantes dans des bagarres. Mais si les matières du trafic ne changèrent pas, au ^{xviii}^e siècle, l'activité du commerce colonial avait augmenté le transit d'exportation dont les matériaux pour les Iles nous ont fourni un bel exemple.

(6) Cf. Mantellier, *op. cit.*, p. 239-328 (*passim*).

Section B. — COMMERCE COLONIAL (7)

§ 1. — COMMERCE AVEC LA GUINÉE (8)

Sans remonter aussi avant dans les siècles que certains auteurs l'ont fait, les relations de Nantes avec la Guinée, ou plus exactement l'Afrique, paraissent avoir été précédé dans la seconde moitié du xvii^e siècle (9) par la pêche de la tortue aux îles du Cap-Vert, et des escales au Benin ou au Soudan. Mais la traite des nègres, aux mains, nous le savons, de Compagnies privilégiées, débuta (10) très timidement dès 1691 et surtout se fit, de 1703 à 1713, moyennant des permissions individuelles, ou en contrebande, avant que la liberté du commerce de Guinée ne fût accordée en janvier 1716. Alors ce commerce entrepris avec ardeur par les Nantais et constituant une étape du commerce d'Amérique, amena la sortie des « paccotilles » provenant en grande partie de Hollande ou du Nord et entreposées à Nantes, avant le départ, la sortie de salaisons, de toiles, de fer en barres, d'eaux-de-vie, etc., dont nous avons parlé plus haut. Avec ces marchandises étaient achetés les nègres que l'on transportait, comme on le sait, au nombre de plusieurs milliers (cf. tableau n^o 6) aux Iles. Les expéditions pour la Guinée (voir tableau n^o 1^{bis}) représentant une valeur de 1.215.304 livres en 1729, progressèrent jusqu'en 1731 : 4.400.929

(7) Le commerce colonial eut une telle importance dans l'économie du port de Nantes, que nous croyons devoir le placer aussitôt après le commerce métropolitain, ce qui serait sa place strictement logique si le trafic de Nantes avec les colonies n'avait pas commencé quelques siècles plus tard que celui avec les principaux pays d'Europe. Mais parler de ces derniers avant les colonies serait méconnaître le système sur lequel repose le commerce de Nantes au xviii^e siècle, comme on a pu s'en rendre compte en étudiant les produits coloniaux ou à destination des colonies.

(8) Arch. Ch. de Com., C 738-740. — Arch. mun. Nantes, HH 236.

(9) Cf. *supra*, note 3.

(10) Gabory, *op. cit.*, p. 270.

livres), puis diminuèrent presque au point de disparaître en 1734 avec 190.909 l., avant de reprendre un peu et de dépasser 2.500.000 l. en 1743, chiffre sensiblement égalé en 1752, en 1777 et dépassé en 1773 avec le maximum de 2.944.355 l., les années 1770, 1775, 1776 ayant avoisiné 1.500.000 l. et la période 1778-1780 ayant donné de faibles résultats : un peu plus de 200.000 l. Cependant, dans les quelques dernières années de l'Ancien Régime, la Traite, que la Révolution devait détruire, avait repris une vigueur nouvelle. En dehors des Nègres, les Nantais rapportaient (11) d'Afrique, mais à destination de leur port, de la cire, de la gomme, des bois de teinture, des dents d'éléphant, des cuirs, un peu de poudre d'or. Ces produits ne donnaient pas lieu à l'inscription sur des états d'entrées de Guinée, en raison du périple de 15 mois effectué par les navires pour accomplir le trajet Nantes-Guinée-Iles-Nantes. La Traite, premier élément du commerce des Iles et source de sa prospérité était restée le commerce préféré des Nantais.

§ 2. — COMMERCE AVEC LES ILES D'AMÉRIQUE (12)

« De 1630 à 1700, le commerce des Iles est celui vers lequel tend de plus en plus le trafic nantais », a fait fort justement remarquer M. Gaston Martin. Qu'entendait-on par « Isles françaises de l'Amérique » ? L'ensemble formé par les îles de Saint-Domingue, de la Martinique, de la Guadeloupe, par Cayenne, possessions acquises sous Colbert. Dès la fin du XVII^e siècle (1698) le commerce de Nantes (13) avec les « Isles » était considérable. Il occupait une cinquantaine de navires, alors que 40 ans plus tard (14), en 1738, la navigation aux Iles sera repré-

(11) Cf. Gaston-Martin (Mellier), *op. cit.*, p. 83-84 et 151-153.

(12) Arch. Ch. de Com., C 722-724, 727, 735-737, 743. — Arch. mun. Nantes, HH 228-229.

(13) Cf. *supra*, note 3.

(14) D'après la totalisation du relevé général des navires partis... et arrivés... (Arch. Ch. de Com., C 724).

sentée par 88 bâtiments, en 1739 par 92, en 1740 par 40, en 1741 par 102, en 1743 par 111, en 1744 par 60, en 1745 par 42 seulement, etc... Les principales matières commerciales, vers 1698, à la sortie de Nantes, étaient déjà celles que nous connaissons et que nous rappelons pour mémoire (cf. le tableau n° 4^{bis}) : les salaisons avec le bœuf salé d'Irlande ou de pays, avec le beurre salé, le lard, le suif, etc. ; les matériaux (ardoises, tuffeaux, carreaux de terre et tuiles), qui devaient, semble-t-il, un peu plus tard, prendre la première place ; la farine, les fers de toutes sortes : en clous, en « ferremens à moulins à sucre », en barres, en verges, en chaudières, etc. ; la fonte, le cuivre et le plomb (en rouleau ou en grenaille) ; les merrains à barriques ; les cordages et les toiles ; les vins et les eaux-de-vie, etc... Les marchandises rapportées des Iles avec le produit de la vente des nègres comprenaient (15) par ordre d'importance : les sucres bruts, blancs et terrés, en sirop, puis le cacao, le coton en laines, les bois exotiques (particulièrement le bois de campêche), le gingembre, la casse qui ne devait pas persister notablement, enfin le rocou de Cayenne (se reporter au tableau n° 5).

En 1714, on pouvait constater les progrès accomplis par le trafic nantais avec l'Amérique. Les quantités de sucre importées, qui étaient l'aliment et la base essentielle du trafic international de Nantes avaient plus que doublé depuis 1698 et la plupart des produits coloniaux avaient subi le même sort. Mais l'obligation pour les navires quittant Nantes de s'engager par une « soumission » à rentrer dans un délai généralement court gênait les armateurs nantais. De 1714 à 1730 environ, si les exportations quintuplèrent approximativement de valeur, en partie, pensons-nous, à cause de la dépréciation de la monnaie à la suite de la chute du système Law, les importations, d'après le poids du sucre qu'il faut toujours con-

(15) D'après le mémoire de Béchameil de Nointel seulement, cité *supra*, note 3.

sidérer en la circonstance, puisque c'étaient les quantités de sucre qui régissaient souverainement le trafic colonial, avaient augmenté de plus de moitié. En ne tenant compte que du critérium précité pour les entrées (cf. tableau n° 3, sucres) on s'aperçoit que celles-ci, à part un léger fléchissement en 1732 se maintinrent à leur niveau de 1730 et même le dépassèrent souvent, en particulier en 1733, 1735-36, jusqu'à ce qu'une augmentation, de 1740 à 1742, eut élevé les importations des Iles à 65 % par rapport à 1730. Après une décadence relative dont les années 1746, 1750 marquèrent le maximum en ramenant les entrées à leur total de 1730, doublé par un bel essor de 1752 à 1754 les importations d'Amérique furent au moins triples de celles de 1714, l'année 1753 marquant l'apogée coloniale de Nantes qui attribua à ce port, comme nous l'avons vu plus haut, p. 231, la première place parmi les ports français. En décadence très accentuée, à partir de 1754, les entrées des Iles furent littéralement anéanties de 1758 à 1761 au moins. Elles ne reprirent qu'en 1763, à un niveau inférieur à celui de 1714 et à peine double de celui de 1698, mais dès 1764 le trafic de 1740-42 était recouvré et dépassé à partir de 1767 jusqu'en 1776, avec un total sensiblement égal ou supérieur à l'année 1752. Malgré un retour en 1778 aux importations de 1742, puis en 1779, aux chiffres de 1698, en 1784-1786 le poids des entrées était presque parvenu au total de 1753 que les résultats de 1788 dépassèrent à peine, tandis que l'année 1787 rappelait celle de 1752 et que celle de 1789 devait marquer le quadruple des entrées de 1714, et un peu moins du triple des importations de 1730. Moins heureux pour les importations nantaises aux Iles, nous ne pouvons indiquer avec autant de précision leur évolution depuis la fin du xvii^e siècle, car les salaisons, par exemple, ne sauraient fournir un critère. Force est donc de recourir à l'unique moyen dont nous disposons : la valeur des sorties (se reporter au tableau n° 1^{bis}). Notons en passant que la valeur des entrées d'Amérique figurant au tableau n° 1 donnent à ce trafic un aspect sensiblement différent

de celui présenté par le poids des sucres, même en ramenant la valeur des entrées de chaque année à un taux monétaire unique. De 7.000.000 l. en 1729-31, les importations (16) momentanément tombées en 1732, s'étaient maintenues à plus de 6.500.000 l. en 1733-34, étaient revenues en 1735-36 à leur premier niveau cité, puis, en 1737, avaient atteint près de 10.000.000 l., dépassé 12.000.000 l. en 1743, 16 en 1752 et 1770, 18 en 1764, (18.503.407 l.), 20 en 1773, 1776, 1778, 22 en 1775, 24 en 1777, 39 en 1787 (39.146.360 l.), 40 en 1789 (cf. tableau n° 9), 43 en 1788 (43.866.140 l., d'après Huet), tandis que l'année 1765 avait représenté des entrées valant 15.044.246 l. et 1766 : 13.538.670 l. De leur côté, les sorties de Nantes, de plus de 6.000.000 l. en 1729, étaient descendues à 5 en 1732 et 1752, à 4 en 1729-1730, 1732, 1735-36, 1743, à 3 ou environ, en 1734, 1770 et 1776, à 2,5 en 1773, à plus de 1 en 1775, 1779-80. Mais au contraire les années 1777-78 s'étaient signalées par les plus fortes exportations connues, puisqu'elles valaient plus de 7.000.000 livres.

Sans grands changements notables au XVIII^e siècle, les exportations nantaises comprirent les mêmes matières que celles indiquées plus haut à propos de 1698, mais les matériaux avaient pris la première place et le charbon presque inconnu, sans doute, à la fin du XVII^e siècle, occupait le second rang avant les fers et les salaisons. Quant aux importations, après le sucre, toujours prépondérant, venait le café, en progression presque constante, puis s' on fait abstraction des morues, dont nous reparlerons à propos des pêches, l'indigo, le coton, les bois exotiques, le cacao, le tabac, les thés, les cuirs, le rocou, le gingembre, le tafia et des essences, etc. (se reporter aux tableaux n^{os} 3 et 5). Ajoutons, en terminant, que Nantes, dès avant 1779, occupait le second rang dans le trafic de l'Amérique, après Bordeaux, selon le nombre des navires.

(16) Les chiffres de 1764 à 1766 proviennent de Expilly, *op. cit.*, V, p. 66 et 129.

que les sorties de café supérieures à Nantes aux entrées d'Amérique), du thé de Chine, des épices, dont le poivre, des drogueries, de la porcelaine, du salpêtre, un peu d'indigo, de gingembre, etc...

§ 4. — PÊCHES LOINTAINES (19)

Au xvii^e siècle, vers 1698 au moins, si la pêche à la baleine avait diminué d'importance, la pêche de la morue, dont nous avons pu apprécier le montant au xviii^e siècle (tableau n^o 4) était très prospère. La pêche de la tortue au Cap-Vert pour nourrir les nègres traités était loin d'être négligeable vers 1715. Mais la morue, qu'elle vînt du Banc de Terre-Neuve sur des navires de 50 à 70 t^x, à 2 mâts, ou qu'elle fût apportée, comme nous l'avons vu, de Hollande, de Flandre, de Danemark sous le nom de cabillaud, resta prépondérante jusque vers le milieu du xviii^e siècle, époque où la pêche au banc de Terre-Neuve disparut sans être compensée pour Nantes par les importations étrangères. Les autres pêches, telle que celle de la sardine (20), sur les côtes françaises ou portugaises, n'intéressèrent guère Nantes. La morue, après avoir été comptée à son arrivée par des compteurs nommés par l'Amirauté, était vendue à la criée et le système de la « planche » n'était pas sans causer du dommage à la vente. En dehors de la chair, la morue fournissait de grandes quantités d'huiles, souvent en barriques.

(19) En dehors des Arch. Ch. de Com., HH 249, consulter principalement Gaston Martin (Mellier), *op. cit.*, p. 215-218.

(20) Cf. H. Sée, *Etudes sur la pêche en Bretagne au XVIII^e siècle* (Hayem, 9^e), p. 236 et sqq.

Section C. — COMMERCE AVEC L'ÉTRANGER (21)

§ 1. — ANGLETERRE (22)

Ralenti, semble-t-il, au xvi^e siècle, le trafic que Nantes faisait avec l'Angleterre, continuait sans doute à peu près exactement celui du xv^e siècle, c'est-à-dire consistait principalement en exportations de sels, d'eau-de-vie. Au xvii^e siècle, les Anglais, qui bénéficièrent un peu de la décadence du commerce français, se heurtèrent avec Richelieu et surtout Colbert, à un protectionnisme rigoureux en représailles des mesures prises dans leur pays. Aussi, de 1678 à 1685, le commerce de Nantes en Angleterre, comme celui des autres ports cessa complètement. Les vins et les eaux-de-vie nantaises en pâtirent. Quand la liberté fut rendue au commerce anglais en France par l'Angleterre, Nantes reçut du plomb, de l'étain, de la couperose, du charbon de terre, des salaisons surtout (bœuf et beurres salés provenant en majeure partie de l'Irlande), des cuirs, etc..., et expédia des vins, des eaux-de-vie, des merrains, du sucre, du cacao, de l'indigo, etc... De 1714 à 1780, les entrées anglaises (cf. tableau n° 1) malgré la grande consommation de salaisons irlandaises par les colonies furent souvent modestes, variant entre 500.000 l. et plus de 1.000.000 l., sauf en 1747, où elles représentèrent 75.000 l. seulement, en 1778 : 29.534 l. et de 1775 à 1777. L'année 1739 marqua le résultat maximum avec 2.500.000 l. environ. Quant aux sorties (tableau n° 1^{bis}) elles furent de l'ordre de 200 à 700.000 l., excepté en 1746, 1752, 1773, 1775-76, 1778. Le charbon avait pris la première place à

(21) Nous ne faisons que résumer ici très sommairement les aspects du commerce de Nantes avec les principaux étrangers, sans entrer dans le détail de la réglementation spéciale régissant le trafic dans chaque pays. En dehors des sources citées, *supra*, p. 233, note 1, sur le trafic par pays de 1661 à 1715, cf. Gabory, *op. cit.*, p. 241-250 ; sur celui de 1715 à 1730, Gaston-Martin (Mellier), *op. cit.*, p. 200 et sqq., et sur l'ensemble du xviii^e siècle, le tableau n° 21 de Huet, *op. cit.*, sans compter les notes spéciales à chaque pays.

(22) Arch. Ch. de Com., C 753.

l'importation à côté des salaisons suivies des cuirs, de la laine en suint, du suif, du fromage, etc... A la sortie on rencontrait l'eau-de-vie, des sucres, des fers en barres, des thés, des toiles, etc...

§ 2. — FLANDRE (23)

Bénéficiant de conditions économiques favorables vers 1556, la Flandre importait à Nantes des aciers, des fers, des cuivres, des armes de guerre, des harnais, etc..., et n'enlevait que des sels ou des eaux-de-vie. Au cours du xvii^e siècle, le trafic de Nantes avec la France paraît avoir languï, les Hollandais effectuant en partie ce trafic. Toutefois la Flandre enlevait toujours des sels et des eaux-de-vie. Au xviii^e siècle, les entrées de Flandre (se reporter au tableau n° 1) eurent toujours peu de valeur : quelques mille ou dizaines de mille livres sauf à partir de 1770 environ où elles furent comprises entre 200 et 5 ou 600.000 l. Les sorties considérables (voir le tableau n° 1^{bis}), passèrent de 370.539 l. à 2.100.000 l. en 1733, puis à plus de 1.000.000 l. sauf en 1752, 1779. Entre temps Nantes connut un mouvement d'exportations valant 3 ou 4.000.000 l. en 1775-77. Aucun produit n'eut une importance permanente à l'entrée tandis qu'à la sortie, le sucre, les eaux-de-vie, le vin, le sirop de sucre, le coton en laine atteignirent de réelles quantités.

§ 3. — HOLLANDE (24)

Encore primé à Nantes par les Espagnols au cours du xvi^e siècle, la Hollande qui emportait beaucoup de sels, de vins et d'eaux-de-vie, prit la première place dans le commerce international, voire le commerce simplement de Nantes au xvii^e siècle. Mais les Hollandais « rouliers de la mer » qui employaient les procédés commerciaux que nous connaissons et possédaient à Nantes la colonie la plus forte, se heurtèrent aux prescriptions du tarif de 1664 et surtout à celui de 1667. Toutefois, leur commerce

(23) Voir la note suivante.

(24) Arch. Ch. de Com., C 754-755, 770.

fut dominant jusqu'à la guerre de 1689. Ils importaient à Nantes des épices (en particulier du poivre), du plomb, du sucre, des planches de sapin et des mâts, des cordages, du goudron, des suifs, de la mercerie, de la quincaillerie. Les exportations comprenaient surtout du sel puis des eaux-de-vie, du vin, du sirop de sucre, du tabac, de l'indigo et du gingembre, etc...

Presque toujours durant le xviii^e siècle les entrées hollandaises (tableau n^o 1) furent supérieures à 100.000 l. sauf en 1729, en 1739. On vit même les importations parvenir à 400.000 l. en 1747, 1770, 1777, 5427.579 l. en 1743. Ce chiffre fut le résultat maximum tandis que les exportations plus importantes, débutèrent à 1.169.120 l. en 1714, passèrent à 5.000.000 l. en 1730 et s'y maintinrent fréquemment, jusque vers 1743, excepté en 1732, 1737-38. Ensuite, après 4.000.000 l. environ, les sorties parvenues à 6.892.189 l. en 1777 déclinèrent beaucoup depuis 1778. En 1780 elles n'étaient plus que de 1.955.431 l. Les bois exotiques, les fromages, les fers, les planches, les mer rains et les mâts, les fromages, le poivre et les épicerie, les cabillauds et harengs, les cauris et autres « paccotilles » pour la Guinée, la couperose, le chanvre et le lin crus, les étoffes telles que les platilles, les indiennes, les guinées; le plomb, l'amidon, les objets en cuir étaient les principaux éléments des importations tandis que ceux de sorties étaient figurés par le sucre (souvent la plus grande part à Nantes), les eaux-de-vie, les vins, le café, les thés, l'indigo, le coton, la laine, les pruneaux, le tabac, le bois rouge des Indes, les toiles de toutes sortes, etc...

§ 4. — NORD ET PAYS BALTES (25)

De même nature à peu près au xvi^e siècle que celui de la Hanse au xv^e siècle, le trafic des pays du Nord avec Nantes, fut très notable au cours du xvii^e siècle, en particulier à la fin du siècle. Le Nord était le véritable « grenier » à blé auquel on recourait lors de la disette. Hambourg, le Danemark et la Suède envoyaient, en outre, du fer,

(25) Arch. Ch. de Com., C 754.

du cuivre et de l'étain, des planches pour les constructions navales, du goudron, du chanvre et des cordages, etc... En retour les sels et les vins allaient en Suède, au Danemark. La Pologne même et la Russie, qui achetait des pelleteries, commerçaient déjà avec Nantes et participaient au trafic des pays du Nord.

Si en 1714 tous ces pays étaient encore confondus dans les états d'entrées et de sorties des marchandises (consulter les tableaux n° 1 et n° 1^{bis}), successivement leur commerce fut nettement séparé du Nord proprement dit. Ainsi, à partir de 1733, le Danemark et la Suède devinrent indépendants. Ce fut au tour de la Russie vers 1752 et à celui de l'Allemagne plus tard, en 1773.

A) *Nord*

Voisin généralement de 100 à 500.000 l. la valeur des entrées dépassa 1.000.000 l. en 1731, puis en 1736, 1752, 1770 (6.387.385 l., chiffre record). Mais il faut tenir compte, il est vrai, des amputations successives que nous venons de signaler. Les marchandises sorties ne baissèrent jamais au dessous de 1.500.000 l. Elles furent de 3.000.000 l. au moins, de 1731 à 1734, en 1743, 1770; 1777, de 4 en 1752 et 1775, de 5 en 1735.

Alors que le chanvre et le lin crus, les fers variés en barres, blancs ou noirs, le plomb en saumon, les planches et les merrains, les platilles, l'amidon, la couperose, l'azur arrivaient du Nord à Nantes, les sucres, les eaux-de-vie, le vin, le sel, le café, le sirop de sucre, l'indigo, les thés, le rocou, quelques toiles partaient pour la direction opposée.

B) *Danemark*

Composé essentiellement des mêmes éléments que le trafic du Nord, le commerce danois depuis 1733, ne dépassa jamais 100.000 l. à l'entrée jusqu'en 1775, sauf en 1733, en 1742 et en 1752. De 1775 à 1780, il varia généralement entre 150 et 350.000 l. Les sorties, au contraire furent inférieures à 100.000 l. jusqu'à ce qu'elles eussent pris un essor à partir de 1770 avec 439.131 l., total jamais dépassé.

c) *Suède*

Avec un commerce analogue aux deux précédents, la Suède obtint des résultats meilleurs à l'importation : 100 à 600.000 l., tandis que les sorties en dessous de 100.000 l. jusque vers 1770 (1735 mis à part) atteignirent leur maximum en 1773 avec 807.240 l., précédé en 1770 et suivi de résultats au dessus de 300.000 l.

d) *Russie*

Beaucoup plus faible que le mouvement commercial du Danemark ou de la Suède, puisqu'il se limitait au chanvre et au lin crus, à un peu de fer, des mâts et des merrains, le trafic de la Russie à Nantes enregistra une moyenne de 300.000 l. d'entrées depuis 1752 et de 1775 à 1779 prit un certain essor. Aucune sortie n'est à signaler car elles faisaient presque continuellement défaut.

e) *Allemagne*

Emancipée tardivement, l'Allemagne, dont les importations étaient semblables à celles du Nord, ne représenta, sauf en 1773, qu'un mouvement de 200 à 500.000 l. Au contraire les sorties furent comprises entre 1.400 et 3.000.000 l. à l'exception de 1773 : 8.110.357 l.

§ 5. — ESPAGNE (26)

Prépondérante au xvi^e siècle dans l'activité de Nantes, l'Espagne qui pourvoyait ce port en aciers, en laines, en huiles et en divers autres produits, tandis qu'elle recevait des blés bretons, des vins, des poissons, des toiles bretonnes en abondance, des livres, du papier, des cartes à jouer, etc., par l'intermédiaire principalement de la « Contractation », poursuivit ce trafic au xvii^e siècle, après une suspension momentanée sous Henri IV, mais ce commerce eut relativement moins d'importance pour Nantes. Vers 1698, l'Espagne recevait souvent de la morue et en retour les Nantais importaient des sucres, du tabac de Brésil, des espèces d'or et d'argent, sans compter les marchandises énumérées plus haut.

(26) Arch. Ch. de Com., C 752, 755. — Arch. mun. Nantes, HH 188-195. — Cf. Mathorez (Espagnols), *op. cit.*, p. 57-65.

Au début du xviii^e siècle les importations espagnoles (cf. tableau n^o 1) n'atteignirent jamais plus de 300 à 425.000 l., puis à partir de 1736 elles varièrent de 1 à 2.000.000 l. jusqu'en 1778, à l'exception des années 1752, 1770. Le maximum fut 1.466.205 l. en 1736. Les sorties presque toujours au dessus de 2.000.000 l. depuis 1729, tombèrent pour ainsi dire complètement en 1780 après avoir connu des résultats de l'ordre de 1.400 ou 1.600.000 l. en 1731-32, en 1770, 1777, de 1.000.000 l. environ en 1776, 1778, 4 à 700.000 l. en 1743, 1775 et 1779. L'affaiblissement du commerce hispano-nantais provenait des entraves de toutes sortes mises par les Espagnols au commerce français (27). Les fruits dont on n'avait pas jusqu'alors trouvé très nettement la trace étaient assez bien représentés avec les citrons, les oranges, le raisin sec, parfois les figues, les denrées coloniales lors de carence des Iles en raison des guerres. L'or, comme nous l'avons vu, avait donné lieu certaines années à un mouvement appréciable qui explique la valeur des entrées. Les fers feuillards ou en ancre continuaient à venir à Nantes en compagnie des laines. A l'exportation on notait en dehors des toiles de Bretagne, marchandise la plus considérable et de la plus grande valeur, un peu d'eau-de-vie, de sucre, de vins, de la quincaillerie, du rocou, du tabac, du camelot, du papier et de la librairie, etc...

§ 6. — PORTUGAL (28)

Toujours inférieur au commerce avec l'Espagne, le trafic nantais avec le Portugal fut, nous l'avons vu, aux mains des Espagnols établis à Nantes jusque vers 1580, mais Nantes était avec le Havre le seul port commerçant au Portugal, qui appréciait les produits français de la vallée de la Loire. Au xvii^e siècle, vers 1698, le Portugal, en retour des morues qu'il acquérait, livrait aux navires

(27) D'après les Archives du Ministère des Affaires Etrangères (Correspondance politique ; Espagne 15 à 40, 86, 143, 197, 199. Correspondance consulaire. Consulat de Bilbao [1689-1755]).

(28) Arch. Ch. de Com. C 753.

provençaux qui les apportaient à Nantes, des sucres, des tabacs du Brésil, de l'huile d'olive et du sumac. Ni le sel ni les vins nantais ne pouvaient convenir à un pays grand producteur de ces matières. De quelques mille ou dizaines de mille livres seulement, la valeur des entrées du Portugal (tableau n° 1) consistant en citrons, oranges, cocos, figues, huile d'olive, ne dépassa 100.000 l. qu'à partir de 1773, atteignant 1.871.434 l. en 1776, puis retombant à 200.000 l. environ, sauf en 1780 (702.513 l.). Les sorties (tableau n° 1^{bis}), 1714 mis à part, varièrent de 100 à 700.000 l. jusque vers 1770, les années 1735 et 1736 étant exceptées, puis leur valeur se tint constamment au-dessous de 700.000 l., et très souvent au-dessous de 1.200.000 l. (1.563.651 l., chiffre record, en 1780). Les matières composant les exportations étaient assez changeantes.

§ 7. — ITALIE

En dépit du traité conclu avec la Savoie sous le duc François II, jamais Nantes n'entretint de relations commerciales actives en Italie. Presqu'inexistant aux xvi^e et xvii^e siècles, le trafic italo-nantais prit un peu de consistance au cours du xviii^e siècle. C'est ainsi que depuis 1729 on put noter un mouvement de sorties (cf. le tableau n° 1^{bis}) variant entre 180 et 800.000 l., à l'exception des années 1743, 1752. Le maximum obtenu fut 1.082.967 l. en 1775, cependant que les entrées débutant d'une façon continue vers la même époque, oscillaient entre des nombres analogues à ceux des exportations (un peu de sucre, de l'eau-de-vie et quelques produits coloniaux).

§ 9. — ETATS-UNIS (29)

Soumis avant 1774 à la métropole, c'est-à-dire à l'Angleterre, les Etats-Unis ne purent commencer à Nantes qu'à partir de cette époque. Si les statistiques ne nous permettent pas de mesurer l'ampleur que prit ce commerce, du moins peut-on affirmer, d'après les résultats contenus dans nos tableaux n° 1 et 1^{bis}, que les entrées,

(29) Sur cette question, cf. en particulier H. Sée, *Commerce between France and the United States, 1783-1784.*

de 1778 à 1780, furent voisines de 1.000.000 l. et les sorties très légèrement supérieures. Les importations se composaient principalement de bois exotiques, de riz, de tabac, de morue sèche, de graine de lin et d'huile de rabette, les exportations (se reporter au tableau n° 4^{bis} B) de bœuf salé, d'eaux-de-vie, de vin, de cordages, de farine, de fers et d'un peu de toiles.

CONCLUSION

Quand on cherche à connaître quelle fut l'aspect véritable du commerce de Nantes à son apogée et son importance, rien ne saurait donner une idée plus exacte de ce commerce que la comparaison du trafic nantais à la fin du xv^e et au xvi^e siècle avec celui de la fin du xviii^e siècle.

Tout d'abord on s'aperçoit que le cadre des matières commerciales encore restreint vers 1491 éclata de toutes parts aux xvii^e-xviii^e siècles. Les produits d'Europe furent en plus grand nombre et en plus grande quantité. D'autre part les produits coloniaux sans exagérer fournirent à Nantes la majeure partie de la substance de son commerce avec les autres pays. Le commerce colonial constitua véritablement la « clef de voûte » de l'édifice commercial. Grâce aux colonies, Nantes, non seulement fit effectuer de longs voyages à ses navires dans des pays nouveaux : la Guinée pour la traite, les « Isles » pour les principaux produits coloniaux, voire l'Inde pour les épices, mais cessa au xviii^e siècle de laisser son commerce aux mains des étrangers, pour l'entreprendre elle-même dans toute l'Europe et avec un succès qu'il n'est pas besoin pensons-nous, de démontrer, après l'aperçu général que nous venons de brosser dans les pages qui précèdent. En un mot, Nantes fut, au xviii^e siècle surtout, un grand port de transit international maritime mais non pas un centre de transit terrestre (30) pour l'Europe centrale.

(30) Cf. H. Sée, *Quelques aperçus sur le transit des marchandises au XVIII^e siècle*, 1926.

III

DE LA RÉVOLUTION
A LA
NAISSANCE DE SAINT-NAZAIRE

(1789 — 1857)

Transition décadente et torpeur

TITRE I.

ORGANISATION

CHAPITRE PREMIER

Organes de gestion

Section A. — ADMINISTRATION

Au moment où éclata la Révolution, l'organisation assez complexe du port de Nantes ne fonctionnait pas sans heurts ni sans réclamations ardentes de la part du Commerce que la prospérité progressive avait amené au libéralisme économique. La Révolution, innovatrice dans tous les domaines, ne devait pas manquer d'apporter de profondes modifications dans le système administratif en tentant de le clarifier, de le simplifier et de le rendre identique à celui des autres ports français, ce qui enlève désormais une partie de son intérêt économique ou juridique à l'étude de l'organisation du port de Nantes. Aussi n'insisterons-nous pas sur cette dernière comme dans le passé.

§ I. — LE POUVOIR CENTRAL

a) *Révolution* (1). — A la suite de la convocation des Etats généraux en 1789, une partie de l'administration générale passa en pratique des mains du roi et de ses représentants : ministres, Conseil d'Etat, intendants et subdélégués, à l'Assemblée délibérante.

(1) D'après Marcel Treille, *Le Commerce de Nantes et la Révolution*, 1908, p. 129, 178 à 200 et *passim*. — Levasseur (Histoire), *op. cit.*, II, p. 9, 11, 15-22, 41, etc. — Voir pour l'histoire générale la grande *Histoire de France* publiée sous la direction de Lavissee.

La Constituante ne paraît pas s'être préoccupée d'abord de certains vœux contenus dans les cahiers de doléances des négociants nantais aux Etats généraux, mais les vœux exprimés par chaque partie de la France étaient, il est vrai, si nombreux ! A l'Assemblée, le commerce de Nantes eut un des siens, en qualité de député du tiers : Guinebaud, secondé dès juillet par deux députés extraordinaires, admis aux séances le 8 octobre. Louis XVI avait pris d'abord des mesures favorables au commerce colonial de Nantes, en annulant le 2 août l'abolition du privilège de pavillon par le gouverneur de Saint-Domingue, mais il n'avait pu empêcher l'introduction de farines américaines dans l'île. Après de nombreuses lettres échangées entre le commerce nantais et ses députés, qui parlèrent à la tribune, la traite des Noirs fut consacrée à la Constituante par le décret du 8 mars 1790 ; d'autres mesures suivirent : les péages abolis les 15-28 mars, le privilège de la Compagnie des Indes supprimé le 3 avril, sur un discours de Guinebaud, les barrières douanières reculées aux frontières, la justice commerciale organisée, la répression des désordres aux Iles, à la demande de nantais argumentant sur la traite contre Mirabeau. L'année 1791 fut marquée par la loi des 2-15 mars 1791, établissant un tarif général des douanes, contre le gré de Nantes, par la liberté du commerce colonial dans le cadre du monopole de pavillon, par la suppression du Bureau du Commerce (décret du 27 septembre).

La Législative s'occupa assez peu de commerce si ce n'est à propos de la traite dont elle supprima les primes (11 août 1792) et du suffrage des mulâtres, etc...

Graves furent les mesures prises par la Convention lorsqu'ayant interdit la sortie de grains, etc... (30 octobre 1792), ouvert les ports coloniaux aux Américains (19-21 février 1793), annulé les traités de commerce, supprimé les Compagnies d'assurances, permis la saisie des navires anglais, etc., elle vota l'acte de Navigation du 21 septembre 1793, créant le monopole presque absolu du commerce français par mer, qu'un décret du 26 ven-

démiaire an II, et un arrêté du 24 janvier 1795 atténueront. Elle réquisitionna les navires de commerce et, chose plus grave pour Nantes, le 16 pluviôse an II (4 février 1794), abolit sans transition l'esclavage aux colonies, malgré les multiples démarches nantaises. Ce fut la ruine totale du Commerce de Nantes, auquel un coup irrémédiable était ainsi porté, venant après celui de la déclaration de guerre à l'Autriche le 20 avril 1792, puis à l'Angleterre (1^{er} février 1793) et successivement aux autres puissances européennes. Faute de protection militaire, ces mesures amenèrent la perte des colonies, la disparition du commerce nantais sur mer, comme le prouvent les statistiques, et l'armement non compensateur de corsaires à Nantes après la loi du 23 thermidor an III. En outre, la mort de Louis XVI avait provoqué la guerre de Vendée qui, avec l'envoi à Nantes du représentant en mission Carrier, n'était pas faite pour améliorer la situation propre du port subissant déjà l'obligation de vendre une partie des marchandises à l'étranger, les lois du maximum et la dépréciation des assignats. Le bureau du Commerce établi près du Comité du Salut public en mars 1795 ne put, malgré son bon vouloir, restaurer le trafic de Nantes.

Renforçant par la loi du 10 brumaire an V (31 octobre 1796) les mesures contre les Anglais, le Directoire remplaça, le 28 avril 1799, la prohibition absolue par le paiement d'un droit.

Jusqu'à présent, le pouvoir central, passé en l'an II des mains de l'Assemblée dans celles d'émanations de celle-ci, comme le Comité de Salut public, puis tiraillé sous le Directoire entre des Assemblées et un gouvernement de politiciens ne songeant qu'à leurs intérêts personnels, a été débordé par des événements terribles, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Ces faits ont empêché d'administrer sagement le Commerce. Avec le Consulat, qui mit fin à la période révolutionnaire, les choses vont changer et tendre à reprendre une allure normale.

b) *Consulat et Premier Empire* (2). — La Constitution de l'an VIII annihilant pratiquement les Assemblées en faveur des Consuls et plus exactement d'un homme autoritaire : Bonaparte, permit au Consulat, en ramenant bientôt l'état de paix, de s'occuper avec fruit du commerce nantais. Ce furent l'arrêté du 14 prairial an IX, créant un « Conseil d'Agriculture, Arts, Manufactures et Commerce » à Nantes, la consultation de trois députés du commerce, dont un de Nantes, en germinal an X par le ministre Chaptal. Ces députés furent reçus par le premier Consul qui, le 30 floréal an X, rétablit l'esclavage et la traite. Après des traités avec les Etats du Midi, par la paix d'Amiens, celui-ci assura une courte sécurité au trafic de Nantes. Si le port put renouer des relations avec Saint-Domingue, il perdit le débouché de la Louisiane par la cession de celle-ci aux Etats-Unis. Le tarif protectionniste de 1803, les entraves à la sortie du blé en 1804, ne furent pas très favorables à Nantes, compris parmi les ports d'entrepôts et doté d'une chambre de Commerce le 3 nivôse an X.

Le Premier Empire (3) établi en 1804, dut rapidement, malgré quelques efforts, subordonner le commerce à la politique ambitieuse de Napoléon. La rupture du traité d'Amiens amena une série de mesures nuisibles : le tarif du 30 avril 1806, dérogeant en partie au tarif de 1791, et surtout le décret de Berlin du 21 novembre 1806, établissant le blocus des Iles britanniques, en réponse au blocus fictif des côtes françaises, le décret de Milan, aggravant celui de Berlin. Ce fut la ruine totale du commerce nantais qui avait un peu repris (voir le tableau n° 7) et en faveur duquel Napoléon avait témoigné sa sollicitude (4) en visitant, en 1808, le port de Nantes, où il ordonna de terminer la Bourse, en faisant étudier la

(2) Sur le Consulat, voir Treille, *op. cit.*, p. 201-207. — Levasseur (Histoire), *op. cit.*, II, p. 70-73. — Le Beuf, *op. cit.*, p. 239.

(3) Levasseur (Histoire), *op. cit.*, II, p. 50, 73-87, 119.

(4) Le Beuf, *op. cit.*, p. 240-241.

basse-Loire maritime, et en décidant, dès 1805, le percement du canal de Nantes à Brest, commencé en 1812. Les décrets des 5 août et 2 octobre 1810 augmentant les droits sur les marchandises venant d'ordinaire par navires anglais, l'interdiction de sortie de grains, le droit de 40 o/o sur les prises par les corsaires, la délivrance de licences pour commercer avec l'étranger en vue de concurrencer la contrebande très active, paralysèrent complètement le trafic de Nantes, inexistant en 1811. Et la création en 1812 d'un ministère des Manufactures et du Commerce (4 ^{bis}) supprimé en 1814, ne put apporter de remède à cette situation.

c) *Restauration et Monarchie de Juillet.* — Enfin l'avènement de la Restauration (5), en faisant disparaître presque toutes ces mesures exceptionnelles, ramena des conditions politiques et économiques normales. Les Assemblées reprirent désormais un rôle important dans l'administration centrale du commerce grâce à une série de lois douanières postérieures aux ordonnances des 23 et 26 avril 1814, ouvrant les frontières au commerce extérieur, et à la loi dt 17 décembre 1814, suivie de celle du 7 décembre 1815, qui protégeait le pavillon français. Nous retrouverons ces lois douanières en étudiant les Douanes. Les lois du 5 août 1821 et 14 avril 1822, décidant la continuation du canal de Nantes à Brest, le percement des canaux du Berri, du Nivernais, furent favorables aux intérêts du port de Nantes, dont le commerce cependant par des mesures protectionnistes fut sacrifié aux intérêts de l'Agriculture. Les pays étrangers, sauf l'Angleterre, avaient pris en effet des mesures de représailles. Il ne restait plus guère à Nantes que son trafic colonial.

L'administration commerciale de la Restauration, confiée en 1828 au ministère des Manufactures et du

(4 bis) Dezobry et Bachelet, *op. cit.*, II, p. 1584.

(5) Levasseur (Histoire), *op. cit.*, II, p. 105-146.

Commerce (6) jusqu'en 1829, ne s'était donc pas beaucoup soucié du port de Nantes en particulier. Sous la Monarchie de juillet, le commerce ressortit d'abord du ministère du Commerce et des Travaux publics, de 1831 à 1839, puis du ministère de l'Agriculture et du Commerce. L'extension du transit (7) par les lois du 9 février 1832, 9 juin 1845, la réglementation de l'admission temporaire par le gouvernement en vertu de la loi du 5 juillet 1836, les profondes modifications douanières apportées par d'innombrables lois de 1836 à 1845 au tarif, furent profitables au commerce nantais que la grave question des sucres atteignit sensiblement (voir *infra*, p. 363) sans être compensée par les relations facilitées avec de nombreux pays, notamment des Amériques, à la suite de traités de commerce. Reprenant les timides efforts de la Restauration, le gouvernement de Louis-Philippe avait témoigné son intérêt à l'égard de Nantes (8) en faisant étudier l'amélioration de la Loire, vers 1831, puis entreprendre l'approfondissement du fleuve à Nantes par des dragages, en cédant partiellement aux réclamations nantaises contre les droits sur la houille par zones, en achevant le canal de Nantes à Brest et d'Ille et Rance en 1842, le canal du Berri dès 1841, le canal du Nivernais en 1843, sans compter la concession en principe à Nantes de la ligne de paquebots du Brésil par les Chambres, dès 1840, concession qui devint définitive en 1847. Ce fut en 1845 que le pouvoir central prit les décisions les plus graves et les plus importantes pour la prospérité de Nantes. Deux lois décidèrent, l'une l'établissement d'un bassin à flot à Saint-Nazaire (loi du 8 juin 1845), l'autre la construction du chemin de fer de Tours à Nantes (loi du 18 juillet). Remarquons en passant que la première décision était excellente, car elle devait avoir par la

(6) Dezobry et Bachelet, *op. cit.* II, p. 1584.

(7) Sur la Monarchie de Juillet, se reporter à Levasseur (Histoire), *op. cit.*, II, p. 159-160, 170-176, 188-189.

(8) Le Beuf, *op. cit.*, p. 250-251, 260, 269. — Félix Libaudière, *op. cit.*, *passim*.

suite des conséquences économiques heureuses et non pas préjudiciables à Nantes, comme on l'affirme trop souvent. Au surplus, le gouvernement fit commencer les travaux à Saint-Nazaire en 1847.

d) *Seconde République et début du Second Empire* (9).

— La II^e République, absorbée par des questions politiques et sociales, ne prit pas de mesures importantes concernant spécialement le commerce nantais, si ce n'est l'achèvement du chemin de fer de Tours à Nantes, inauguré en août 1851 et la même année une enquête sur l'amélioration de la Loire.

Avec le Second Empire, l'action du pouvoir central sur le port de Nantes, dépendant à partir de 1853 du ministère des Travaux publics, de l'Agriculture et du Commerce, redevint sensible. Elle se manifesta dans l'ordre général par des décrets de Napoléon III qui se passa pratiquement des Assemblées. En dehors des décrets douaniers ou des décrets sur la navigation, favorisant l'admission temporaire, remaniant les zones d'entrée de houille, etc..., en août 1853 fut concédé le chemin de fer de Nantes à Saint-Nazaire et en attendant la construction de celui-ci, il fut prolongé de la grande gare au port même de Nantes, tandis que les travaux de Saint-Nazaire étaient poursuivis jusqu'à leur achèvement, en 1857, époque où commença pour Nantes une nouvelle période de son évolution, appartenant au Présent.

Si marquante qu'ait pu être la personnalité d'un ou deux préfets, comme Maurice Duval sous la Restauration, par exemple, il n'est pas possible d'attribuer à l'action préfectorale sur le port de Nantes un caractère vraiment personnel analogue à l'influence de certains intendants sous l'ancien régime. **Le préfet de Napoléon**, comme celui de tous les régimes suivants, n'avait pu être et n'avait été qu'un organe de transmission entre le commerce et le pouvoir central dont il exécutait les décisions.

(9) Le Beuf, *op. cit.*, p. 283-287. — Levasseur (Histoire), *op. cit.*, II, p. 288-290.

§ 2. — REPRÉSENTATION DU COMMERCE

A) *Organes provisoires* (10)

D'abord exercée en 1789, comme auparavant par les juges-consuls qui, d'accord avec la Ville, s'occupèrent de la question du ravitaillement en grains pour empêcher toute atteinte aux privilèges locaux du commerce (11), la représentation commerciale de Nantes fut retirée aux consuls par le décret des 16-24 août 1790, attribuant aux juges de commerce la fonction unique de juger les procès commerciaux et maritimes. Nantes privé de son Général du commerce réagit. Des juges réclamèrent la réunion d'une assemblée générale à la suite de laquelle les juges et cinq commissaires élus élaborèrent un projet de règlement d'une *Chambre de Commerce* qui fut nommée le 3 mars 1791, avec 11 membres et 6 suppléants élus. Cette chambre fonctionna illégalement pendant six mois et ne parvint pas à se faire légitimer par la Constituante. Alors, à la suite de la création du bureau central de l'Administration du Commerce, se forma à Nantes en décembre 1791 une « *Société d'Agriculture et de Commerce* » composée de membres cotisants, ayant à leur tête un président pour six mois et 15 commissaires élus pour un an. L'institution, reconnue implicitement par le gouvernement, représenta virtuellement et en fait le commerce de Nantes jusqu'en septembre 1793, à cause de la Terreur. Jusqu'en l'an III, la société adressa plusieurs députations à Paris, en particulier au sujet de Saint-Domingue, tenta d'obtenir des commandes de l'Etat pour les chantiers de constructions en 1793, etc. En mars 1795, la société se dissolut, après interruption et fut remplacée aussitôt par un « *Bureau consultatif ou de correspondance du Commerce* », en relation, dès floréal, avec le Bureau de Com-

(10) Treille, *op. cit.*, *passim*. En raison de l'importance que la représentation du commerce a prise après 1802 surtout, il est logique d'étudier cette représentation avant les pouvoirs locaux qui jouèrent un rôle secondaire.

(11) Gaston Martin (Subsistances), *op. cit.*, p. 49, 56, 80, 108.

merce près du Comité de Salut public, qui chargea le bureau nantais d'un rapport sur l'état du commerce de la place. Ce bureau ralentit son activité de l'an IV à l'an VIII.

Le 17 prairial an IX, le préfet, en vertu de l'arrêté du 14 prairial créant des Conseils de Commerce, forma le « *Conseil d'Agriculture, Arts, Manufactures et Commerce* » dont les travaux commencèrent en l'an X. Après une adresse au Premier Consul, le Conseil sollicité, on le sait, par Chaptal, députa à Paris pour renseigner le gouvernement.

B) *Chambre de Commerce* (12)

Dès 1803, un décret du 24 mars remplaça le Conseil d'Agriculture, Arts, Manufactures et Commerce par une Chambre de Commerce composée de 15 membres. Nantes était enfin dotée d'un organe stable et permanent représentant officiellement et d'une façon directe les intérêts de sa place et de son port. La Chambre de Commerce reçut la mission de « surveiller l'exécution des travaux publics » relatifs au port. C'était essentiellement un conseiller du commerce ayant surtout une mission morale que l'Empire rendit presque vaine, bien que la Chambre fut parvenue à retenir l'attention de Napoléon lors de son voyage à Nantes, en 1808.

Logée à la Bourse depuis 1815, la Chambre de Commerce, après avoir suscité quelques difficultés à la Ville au sujet du local, dressa en 1816, dans les « Observations sur les causes de la décadence du commerce de Nantes », le bilan de l'état du port, ne cessa d'attirer l'attention des pouvoirs publics sur Nantes, afin de conserver à celle-ci son caractère d'entrepôt du commerce colonial. Dans ce but, elle s'occupa activement, d'accord avec la Ville de Nantes et le Département de la Loire-Inférieure, de l'amélioration de la Loire en amont et en aval. Elle mul-

(12) *La Chambre de Commerce* (ouvrage manuscrit anonyme), p. 2-15, 18-24, 30-31. — Procès-verbaux des séances de la Chambre de Commerce (publiés depuis 1841).

multiplia les adresses et les démarches, se documentant sur les travaux exécutés en France ou à l'Etranger. Ses efforts aboutirent à l'exécution de travaux de protection et d'entretien en Loire, dès avant 1841, au moyen de « chevalages » importants entre Orléans et Nantes, rendus inutiles par le chemin de fer, à partir de 1851. Après l'abandon d'un projet de bassin à Saint-Nazaire, en 1808, lors de la venue de Napoléon, la Chambre de Commerce se préoccupa à nouveau plusieurs fois de ce projet, qui aboutit partiellement en 1835 et qu'elle ne cessa de défendre jusqu'à sa réalisation complète en novembre 1856, non sans luttes, polémiques et difficultés de toutes sortes, ni sans l'aide financière de la Ville, en 1852. D'autre part, les travaux d'endiguement de la basse-Loire maritime, à partir de 1834, un projet de canal latéral en 1840, discuté au Conseil municipal, les dragages en Loire furent l'objet particulier de sa sollicitude. La Chambre ne réclama-t-elle pas, en effet, les crédits nécessaires, au dire des ingénieurs, pour obtenir un tirant d'eau convenable, jusqu'à ce que Napoléon III lui eût donné satisfaction sur ce point, ce qui ne se produisit qu'en 1860. En vertu de la loi du 8 floréal an XI et d'un arrêté préfectoral de 1806, elle exploitait les deux entrepôts réels (13), et depuis le décret du 26 mars 1848, les Magasins généraux en les louant d'abord, puis en les achetant et les étendant.

c) Tribunal de Commerce (14)

En 1789, les juges-consuls siégeaient, nous le savons, dans un appartement de l'hôtel Villestreux. Ils devaient y rester jusqu'en 1814, tandis que la Révolution apportait

(13) Arch. Ch. de Com., H 6, 10.

(14) Renoul, *op. cit.*, p. 251-346. Dans la grande salle de la Bourse actuelle, sur des plaques de marbre, sont gravés les noms des présidents du Tribunal de Commerce depuis 1802. Mais par oubli ou ignorance, aucune inscription ne rappelle les noms glorieux des Juges-Consuls (les présidents de l'époque) qui se sont succédés en charge tous les ans depuis 1564 et dont on possède la liste complète, publiée par Renoul, *op. cit.*, en particulier.

quelques légers changements au Consulat. La loi des 16-24 août 1790 précitée maintint les tribunaux de commerce, fixant les conditions d'aptitudes des juges et leur compétence (affaires commerciales et maritimes). Le décret des 24-30 mars 1791 attribua l'appel à un tribunal de district. Depuis les élections consulaires de 1791, il n'y eut plus qu'un président et des juges : 4 titulaires, et à partir de 1792, 4 suppléants qui, nous l'avons vu plus haut, ne pouvaient plus représenter le commerce comme jadis. Leur tentative de Chambre de Commerce devait être réalisée seulement en 1802. Les élections eurent lieu régulièrement, sauf en 1794, à cause de la Terreur et de 1801 à 1806. A partir de 1807, ce fut le code de commerce que le Tribunal consulaire dut appliquer. En 1814, le Tribunal s'installa à la Bourse, mais voulut occuper tout l'immeuble. Le préfet régla cet incident dès 1815 (15). A partir de ce moment, le Tribunal, organe judiciaire, se souvenant de ses ancêtres les juges-consuls de l'ancien régime, participa à l'administration proprement dite du commerce, mais assez rarement. Composé exclusivement de commerçants élus par une assemblée de 200 notables (16) selon les articles 618 et 619 du code de commerce (six juges titulaires depuis 1819 et six juges suppléants depuis un décret de 1854, tous élus au suffrage universel de 1848 à 1852), il exerça surtout une action morale qui n'était pas négligeable au milieu de tant de difficultés. On voit parfois le nom du Tribunal accolé à celui de la Chambre de Commerce, en tête de certains mémoires ou dans certaines démarches concernant le commerce nantais. Cela n'est pas surprenant puisque les deux organismes se recrutaient dans le monde commercial.

Si les organes représentatifs du Commerce, en particulier la Chambre de Commerce, avaient pris la première place dans l'administration à Nantes, les pouvoirs locaux

(15 et 17) Dagault (Bourse), *op. cit.*, p. 35.

(16) Libaudière, *op. cit.*, p. 419-421.

n'en avaient pas moins continué à être mêlés plus ou moins au commerce.

§ 3. — POUVOIRS LOCAUX

A) *La Ville de Nantes.*

En 1790, la Ville fit commencer à ses frais la construction de la quatrième Bourse (17) qui, interrompue par les troubles de la Révolution, ne sera terminée qu'en 1814. L'œuvre commerciale de la Commune de Nantes semble s'être bornée aux questions de ravitaillement de la population, de police de la ville et des environs immédiats, par conséquent à réglementer la sûreté et la liberté de la navigation (18), du commerce, comme en font foi un projet d'ordonnance en 1791 et le règlement du 28 messidor an IV. Loin de songer à entreprendre des travaux utiles, que les circonstances politiques et financières empêchaient, du reste, de réaliser, elle utilisa les entrepôts et magasins comme prisons, fournit les sapines nécessaires aux noyades de Carrier, qui ne pouvaient contribuer qu'à l'encombrement du fleuve.

La loi du 27 pluviôse an VIII, en délimitant d'une façon assez précise les pouvoirs des Villes représentées par le Conseil municipal et le Maire, diminua considérablement le rôle commercial de la Ville de Nantes. Celle-ci ne put désormais s'immiscer continuellement dans les choses du commerce, prendre des décisions de police ou autres, amenant souvent des conflits. Son plus grand moyen d'action sur le commerce avait complètement perdu son acuité : les octrois ne s'appliquèrent plus à toutes les marchandises passant à Nantes, mais aux seuls produits consommés dans la cité. D'autre part, en raison de l'existence d'une Chambre de Commerce, le pouvoir central n'eut plus besoin comme jadis de correspondre constamment avec les représentants de la Ville au sujet du commerce. Enfin, par la force des événements, si les mem-

(18) Arch. Ch. de Com., F 1, 13.

bres de la Chambre de Commerce étaient tous des négociants, ceux du Conseil municipal appartinrent partiellement à ce milieu. C'est dire si l'action de la Ville fut relativement modeste. Cependant, en 1809, sur l'ordre de Napoléon, la Ville reprit la construction inachevée de la Bourse (19) et la mena à bien en 1814 après, on le sait, des difficultés avec la Chambre de Commerce à laquelle, en 1815, elle remit le monument en jouissance et possession. D'accord avec la Chambre, le Maire réglementa les réunions de la Bourse dont le bâtiment abritait aussi les services du Tribunal de Commerce.

Sollicitée par la Chambre de Commerce, la Ville participa à l'outillage du port en votant, le 3 mai 1841, un emprunt sur lequel fut prélevé une somme de 400.000 francs pour des travaux d'amélioration dans le port. A ce propos, se rappelant, sans doute, de ses anciennes prérogatives, elle discuta le projet du canal de Nantes à Paimbœuf, proposé par le Ministre, et un projet « d'appareil pour monter les navires sur une cale de radoub ». Peine perdue, les crédits furent employés, nous le verrons, à d'autres travaux en Loire (protection et entretien uniquement). La Ville joua un certain rôle encore au cours des discussions que souleva la construction du bassin de Saint-Nazaire. En 1852, le Conseil municipal n'avança-t-il pas 1.000.000 de francs aux Ponts-et-Chaussées pour les travaux du bassin, moyennant le paiement d'un quart des intérêts par la Chambre de Commerce ? L'établissement du chemin de fer Tours-Nantes ne laissa pas non plus la ville indifférente (21). Par l'organe de son Conseil et de son maire, elle appuya assez souvent, au début du XIX^e siècle, les démarches de la Chambre de Commerce ou même prit l'initiative d'adresses ou de réclamations auprès du pouvoir central surtout.

(19) Dagault (Bourse), *op. cit.*, p. 95-96.

(20) Libaudière, *op. cit.*, I, p. 31, 421.

(21) Le Beuf, *op. cit.*, p. 274 et sqq.

B) *Le Département de la Loire-Inférieure* (22).

La création des départements par la Constituante en 1790, si elle apporta des changements considérables dans l'organisation administrative locale, mit un certain temps à s'ancrer dans les esprits et à jouer un rôle actif. Aussi non seulement pendant la Révolution, le Directoire exécutif du Département ne s'occupa-t-il guère du commerce nantais, à part les questions de subsistances ou de pure politiques, dues aux circonstances tragiques que traversait le département en raison de la guerre de Vendée et des troubles, mais le Conseil général, établi par la loi du 27 pluviôse an VIII ne paraît pas avoir exercé à ses débuts d'action sur le commerce. Son rôle, très nettement inférieur à celui de la Ville, bien que d'intérêt plus général, n'était pas comparable au rôle joué jadis par les Etats de Bretagne, puissants grâce à leurs prérogatives financières, voire juridiques, qui manquèrent à leur successeur. Celui-ci se borna à soutenir de son autorité morale les desiderata de la Chambre de Commerce renforcée déjà de l'aide de la Ville, c'est-à-dire l'amélioration de la Loire. A plusieurs reprises, le Conseil général finança en partie les travaux effectués en Loire. Comme le Conseil municipal, il participa aux controverses du bassin de Saint-Nazaire et du chemin de fer. Là paraît s'être limité, jusqu'en 1857, l'action du Conseil général, composé principalement de propriétaires terriens, représentant avant tout les intérêts agricoles qui de la sorte dominèrent, au Conseil, les problèmes commerciaux et le développement de l'industrie nantaise encore à l'état naissant.

Section B. — EXPLOITATION

§ I. — SERVICES DE NAVIGATION

A) *Services maritimes* (23).

Malgré leur utilité incontestablement plus grande que

(22) Cf. *supra*, notes 19 à 21.

(23) Libaudière, *op. cit.*, p. 414, 438-439.

celle des services fluviaux, les premiers services maritimes furent installés à Nantes après ceux-ci. Si on excepte les services d'excursion organisés l'été pour Pornic et Noirmoutier dès 1830, ce furent les frères *J. V. et G. Lauriol* qui, en 1837, ayant fondé une société, créèrent une ligne Nantes-Bordeaux pour les marchandises et les voyageurs. Le fret était de 15 à 24 fr. la tonne, les voyageurs payant 15 fr. 50 ou 5 fr. suivant la classe. Ensuite vinrent les compagnies *Saint-Amour et Siffait*, puis *Dugué et Saint-Quentin*. Il en résulta qu'en 1849 il y avait un départ bi-hebdomadaire pour Bordeaux, devenu tri-hebdomadaire à partir de 1851. Les nécessités obligèrent d'étendre ces services aux côtes d'Espagne. En amenant à Nantes des vins de Bordeaux et des eaux-de-vie du Midi destinés à Paris par la Loire et les canaux, ces services provoquèrent un trafic important.

Quant au cabotage avec la Bretagne, la maison *Genevois et Le Cour*, la première, se servit du vapeur *l'Elodie* pour procurer à Nantes du poisson frais le vendredi. L'obligation où Nantes se trouvait de lutter contre Le Havre au sujet de la vente des denrées coloniales fit organiser, en 1840, par *Guibert* un service sur Quimper, suivi bientôt d'un autre sur Brest, si bien qu'en 1848 la Compagnie des *Paquebots de la Loire et du Morbihan* assurait, un service régulier avec la Bretagne.

En 1842, Nantes constitua un capital de 1.500.000 fr. pour s'assurer la concession de la ligne du Brésil que les Chambres, on le sait, avaient accordé à Nantes en principe dès 1840 et que Nantes, malgré les désirs du Havre, obtint définitivement en 1847, mais la réalisation fut retardée par les événements de 1848, jusqu'en 1861.

B) Services fluviaux (24).

Les services fluviaux de la basse-Loire maritime ont été les premiers qui aient existé en France. Dès juin 1822, en effet, le vapeur la *Loire*, sous l'impulsion des américains

(24) Libaudière, *op. cit.*, p. 436-437. *La Chambre de Commerce*, *op. cit.*, p. 13.

Fenwick et Strobel, desservit Paimbœuf et St-Nazaire. Cependant le service ne fonctionnant pas au gré des riverains, ceux-ci eurent l'idée de créer eux-mêmes une société appelée société des *Riverains du bas de la Loire*. Les *Pyroscaphes*, plus rapides et réguliers, prirent plus tard la place de la société au moment où la compagnie des *Paquebots* établit également ses services dans la basse-Loire maritime, ce qui doublait le service. La Compagnie de la *Basse-Loire* l'entreprit bientôt non sans qu'un service Nantes-Le Pellerin eût été tenté plusieurs fois.

Pour remonter la basse-Loire fluviale et au-delà d'Angers, ce furent encore Fenwick et Strobel qui organisèrent dès 1824 un service de voyageurs vers Angers. Depuis 1822 les frères *Lochon* faisaient le même service mais d'une manière accélérée. Là aussi des compagnies détronèrent les Américains : la compagnie *Dufort*, puis à partir de 1829, époque où le premier vapeur ayant vaincu le mauvais état du fleuve, remonta jusqu'à Orléans, la compagnie des *Riverains du haut de la Loire* (Cuissart, Métois et Ménard). Un si bel effort ne s'arrêta pas en chemin ; après Angers, ce fut au tour de Saumur, Tours, Orléans d'être desservis par un service régulier avec Nantes (1832 pour Orléans). On vit rivaliser plusieurs compagnies à la fois à partir de 1832 (25) : en dehors des *Riverains* de la Loire, les *Hirondelles* partant du quai du Port-Maillard, les *Inexplosibles de la Loire* contre laquelle les deux compagnies précédentes s'entendirent. En 1840 une quatrième compagnie se créa, celle des *Paquebots de la Loire* (Jouvelier, Gaudry et Tricot) mentionnée plus haut. De Nantes à Orléans il fallait trois jours en moyenne et la descente demandait environ deux jours. Si on en croit Libaudière, d'autres compagnies auraient existé : celle des *Vulcains*, celle des *Dragons*. Les anciens services à voiles persistèrent et pour lutter contre la concurrence s'organisèrent en un syndicat sous le nom de

(25) Eug. Pergeline, *Etude d'une voie navigable de Nantes à Combleux, embouchure du canal d'Orléans*, 1899, p. 24-27.

Barques accélérées de la Loire. Le chemin de fer en venant jusqu'à Nantes parvint par une lutte de tarifs à tuer assez rapidement toutes ces compagnies fluviales de la basse-Loire fluviale, comme il le fit un peu plus tard sur l'Erdre où, à partir de 1829, le « *Riverain de l'Erdre* » assura le service de Nantes à Nort bientôt aux mains de l'*Union* et d'autres compagnies. Cependant, en dépit du chemin de fer, un service Nantes-Angers subsista. Il devait fatalement disparaître.

§ 2. — PERSONNEL DE L'EXPLOITATION

Malgré les changements profonds apportés par les événements de 1789 et des années suivantes, presque tous les emplois concernant l'exploitation du port de Nantes sous l'Ancien Régime survécurent. Aussi parlerons-nous de ces emplois en suivant l'ordre adopté déjà dans la précédente période.

a) *Lestage et délestage* (26). — La mission de lester et délester les navires, vraisemblablement négligée par la Révolution, reprit avec le Premier Empire l'importance que nous lui connaissions sous l'Ancien Régime. En dépit des faibles renseignements que l'on possède à cet égard, on peut affirmer cependant qu'un décret impérial du 14 mars 1808 réglementa le lestage et le délestage à Nantes. Ceux-ci furent affirmés en 1809, 1816 et une ordonnance royale du 30 septembre 1843 régit à nouveau la matière.

b) *Pilotes* (27). — Egalemeut laissé un peu à lui-même, selon toute vraisemblance, pendant la Révolution, le corps des Pilotes de Nantes fut réorganisé solidement à la suite de la loi du 12 décembre 1806 et surtout du décret du 11 janvier 1808 propre aux « pilotes-lamaneurs à l'embouchure de la rivière de Loire ». Les salaires étaient nettement fixés. Il y eut une station de pilotes à Saint-

(26) Arch. Ch. de Com., F 13.

(27) Arch. Ch. de Com., F 21 à 23, 26.

Nazaire comprenant des pilotes majors et des aides. Le pilotage dut donner lieu à des difficultés, car en 1815 la Chambre de Commerce fut obligée d'interpréter la loi de 1806 dont la teneur fut remplacée successivement par les ordonnances de 1818, 1827, 1829, 1830, 1835, 1843, etc. En 1841 le tarif des pilotes fut réduit de moitié pour les navires à vapeur.

c) *Courtiers-interprètes et d'assurances maritimes* (28).

— Les courtiers-interprètes conducteurs de navires dont les Nantais s'étaient tant plaints avant 1789, ne disparurent pas longtemps. Que voyons-nous en effet ? Un décret du 21 avril 1791 créa des courtiers-interprètes qui furent nommés par le Jury du commerce (Tribunal de Commerce), de 1792 à l'an IX au moins. Sous la Restauration les courtiers-interprètes nantais, sur lesquels les documents sont muets, formèrent avant 1817 une chambre syndicale avec les agents de change. Et depuis lors ils s'acquittèrent probablement de leurs fonctions comme il convenait, car ils n'ont fait parler d'eux. Ils étaient sans doute déjà au nombre de six. Nouveaux venus, les courtiers d'assurances maritimes, créés pour s'occuper des questions maritimes, existèrent dès avant 1817. On ne sait rien de plus à leur égard sinon qu'ils étaient cinq.

d) *Portefaix* (29). — Gens souvent peu maniables, les portefaix de Nantes tinrent à justifier en partie cette réputation, après 1789 comme avant, les mêmes causes produisant toujours les mêmes effets. C'est ainsi qu'en dépit des règlements d'août 1816 et août 1817, pris par le maire au sujet des portefaix de la Fosse, les portefaix savonniers furent en concurrence avec ceux du port. Les premiers ne pouvaient décharger de navires qu'à défaut de bateaux venant de Marseille. En 1818, les portefaix ordinaires ayant opéré un déchargement d'une façon indigne se virent

(28) Arch. Ch. de Com., A 40, 51. — Libaudière, *op. cit.*, p. 425-426.

(29) Arch. Ch. de Com., F 28, H 5-6, 8.

privés de leur salaire par arrêté du maire et la moitié de ce salaire alla aux portefaix savonniers pour les services qu'ils avaient dû rendre. En 1829, nous voyons le tarif des portefaix fixé une nouvelle fois.

Les portefaix de l'entrepôt des cafés avaient subsisté au début de la Révolution, mais lors de la transformation de l'entrepôt en prison leur fonction ne paraît plus avoir de raison d'être. Quand en 1806 la Chambre de Commerce reçut la mission de gérer l'entrepôt réel, elle édicta un règlement intérieur pour les « ouvriers », autrement dit les portefaix attachés à l'entrepôt. Ceux-ci, de cette façon, continuèrent en quelque sorte le groupement des anciens portefaix pour les cafés. Mais le privilège des portefaix de l'entrepôt semble avoir donné lieu à des difficultés sous l'Empire et ultérieurement comme sous la Révolution. D'autres règlements postérieurs concernant les portefaix suivirent, en 1812, en 1833 (particulièrement pour les sucres), en 1854. A ce moment aux Entrepôts réels étaient venus s'ajouter les Magasins Généraux (en 1848). Depuis 1832 environ existait une caisse de retraites des portefaix de l'entrepôt, et si nous sommes bien informé, c'est ce système qui fonctionne encore de nos jours, évitant des grèves ou d'autres conflits.

e) *Capitaine du port* (30). — Continueur pour ainsi dire immédiat du maître de quai de l'Ancien Régime, le capitaine du port dut vraisemblablement exister à Nantes en l'an IV au plus tard, si on en croit certains termes du règlement de la police du port datant du 28 messidor an IV. En tous les cas sous l'Empire on trouve la signature du capitaine du port au bas des états des entrées et des sorties du port. Ce fut au capitaine d'appliquer, comme du reste, dans les autres ports, les règlements de police du 22 janvier 1807, etc... du 30 décembre 1833, du 3 mars 1838 sur le port, les règlements de 1808, etc. sur le lestage, de l'an IV, de 1837, de 1842, de 1851 et 1853 sur la navi-

(30) Arch. Ch. de Com., F 1.

gation, la visite des gabares, etc. pris par le préfet, le maire ou l'amiral commandant l'arrondissement maritime de Lorient. Le décret général du 15 juillet 1854 modifia légèrement les règles concernant le capitaine du port et ses adjoints.

f) *Remorquage* (31). — Le remorquage, qui n'existait pas en tant que service régulier avant 1789, fut organisé dans la Basse-Loire en 1836 sur le modèle de celui de la Seine qui datait de 1825. Exploité, croyons-nous, dès ses origines par la Chambre de Commerce, il s'effectua à l'aide de remorqueurs à vapeur à dater de 1843.

Enfin, bien qu'ils ne puissent être rangés à proprement parler parmi le personnel de l'exploitation, plusieurs Consuls étrangers eurent leur résidence à Nantes pour protéger et faciliter le commerce de leurs nationaux. Dans cet ordre on peut signaler avec certitude (32) l'existence à Nantes d'un vice-consul du Brésil dès avant 1831, d'un consul général de Portugal avant 1833, date de sa suppression. Il est probable que sous la Restauration Nantes vit l'installation d'autres consuls, par exemple ceux d'Angleterre, d'Espagne, de pays scandinaves, peut-être même des Etats-Unis.

(31) Arch. Ch. de Com., F 15.

(32) Arch. Ch. de Com., A 35.

CHAPITRE II

Outillage

Section A. — ACCÈS

§ I. — VOIES D'EAU

A) *Basse-Loire maritime.*

Depuis 1770 aucun travail important n'ayant été entrepris pour combattre l'ensablement de la Loire, celle-ci, nous l'avons vu, était dans un état assez pitoyable en 1789 (1) (cf. *supra* p. 170). Les troubles et les préoccupations révolutionnaires ne permirent pas d'améliorer la Loire que les noyades de Carrier à l'aide de sapines coulées dans le fleuve immédiatement en aval du port de Nantes, contribuèrent à encombrer, en favorisant le dépôt des sables. Sous le Directoire, le souci de l'entretien de la basse-Loire maritime se manifesta par l'examen officiel des digues que fit Arreaux en 1797 et dont le rapport révélant le mauvais état du fleuve a été justement qualifié de « procès-verbal d'enterrement » (2).

On a prétendu à tort que Napoléon n'avait rien tenté pour la basse-Loire ou l'accès de Nantes. Des faits démentent cette allégation. Ce fut en 1808 le sondage général de la Loire maritime (3) qui indiqua une profondeur moyenne de 12 pieds avec de nombreuses passes de 1 à 6 pieds, devant Roche-Maurice, à Haute-Indre, à l'île St-Jean, près du Pellerin, à la queue de Vaire, de Belle-Isle, devant Rohars, à la queue de l'île Pipy, à Pierre-Auge, devant Paimbœuf. A certains endroits il y avait 10 pieds à basse-

(1) Arch. Ch. de Com., C 8.

(2) Colombel, *op. cit.*, p. 16.

(3) Arch. Ch. de Com., C 16.

mer, Prony (4) ayant estimé que les épis et digues ne donneraient pas de résultats dans un fleuve trop large et qu'entre Paimbœuf et Mindin seuls des navires au-dessous de 14 pieds pouvaient naviguer. La descente de la Loire par l'Empereur, en 1808, jusqu'à St-Nazaire sur un yacht magnifique offert par le commerce nantais, fut l'occasion pour Napoléon d'examiner et d'approuver le projet de M. Crucy au sujet du bassin à flot (5) de St-Nazaire. En outre, dès 1810, la question du balisage retint l'attention du gouvernement qui nomma à ce propos une commission en 1811. Celle-ci dressa un rapport très documenté (6).

Si l'Empire était plutôt resté dans le domaine de la théorie, ce qui est compréhensible vu l'anéantissement du commerce et la nécessité d'utiliser les droits sur la navigation à d'autres besoins que leur destination : l'entretien du fleuve, la Restauration ne devait guère procéder mieux, car on ne trouve d'autres traces de son action qu'un sondage de la Loire le 23 mai 1823 (7) par Brou, Rapatel et Delaville. De l'île Feydeau à Haute-Indre la hauteur d'eau au-dessus des plus basses marées d'été s'élevait à 6 pieds environ, 5 pieds seulement à Basse-Indre et 4 pieds 10 à Couëron. L'état de la basse-Loire maritime s'était donc encore aggravé depuis 1808.

Après l'apparition d'un projet de canal latéral en 1828, à la suite de la loi du 7 juillet 1833, les travaux d'endiguement de la basse-Loire maritime furent entrepris (8). De 1834 à 1840, sous la direction de l'ingénieur en chef Lemiaire, ils consistèrent à exécuter entre Trentemoult, Haute-Indre et Basse-Indre, Couëron et Le Pellerin

(4) Joly, *op. cit.*, p. 256.

(5) Le Beuf, *op. cit.*, p. 240-241. — Renoul, *Passage à Nantes de S. M. l'Empereur Napoléon I^{er}*, p. 102 et sqq.

(6) Arch. Ch. de Com., C 41.

(7) Arch. Ch. de Com., C 16.

(8) Sur tous les travaux qui suivent consulter *La Chambre de commerce, op. cit.*, p. 7-10, 13-14, 18-21. — Kauffmann, *op. cit.*, p. 7. — Joly, *op. cit.*, p. 256-257.

« deux digues longitudinales arasées au niveau des hautes-mers de mortes-eaux ordinaires et réduisant la largeur du lit... à 200^m vers Nantes et à 300^m vers Le Pellerin ». La Loire eut ainsi des seuils maxima de 2^m au-dessus du 0 de St-Nazaire et des mouillages minima de 2^m30 à pleine-mer de morte-eau. De plus, depuis 1830 les dragages avaient été opérés mais ils étaient estimés insuffisants par la Chambre de Commerce, faute de crédits importants au sujet desquels elle réclama, mais qui permirent, de 1839 à 1849 des améliorations sensibles, révélées ainsi par les sondages des Ponts-et-Chaussées en août-septembre 1847 (9) : profondeur de 5 à 7^m de l'île Lemaire (port de Nantes) à Chantenay, 4^m jusqu'à l'île Mindin, 5^m jusqu'au Pellerin, 7, 4 et 7^m jusqu'à l'île Thérèse. Des réclamations se produisirent, sans doute, comme au temps de Magin, à cause de la formation de vastes atterrissements, car en 1851 une enquête fut ouverte sur l'établissement des digues (10). Cela n'avait pas empêché l'étude du projet de bassin à St-Nazaire, de 1836 à 1840, puis après des difficultés surtout morales, le commencement des travaux en mars 1847. Ces travaux furent terminés en novembre 1856 grâce à l'énergie de la Chambre de Commerce et à l'aide financière de la Ville de Nantes en 1852.

Depuis 1833 au moins (10^{bis}) la Loire était balisée entre Nantes et Paimbœuf.

B) *Basse-Loire fluviale* (11).

La basse-Loire fluviale, si souvent négligée depuis des siècles, fut l'objet de l'attention de Napoléon I^{er} qui, ne pouvant songer à entreprendre de grands travaux dans le lit de la Loire, fit mettre à l'étude en 1805 un dérivatif :

(9) Arch. Ch. de Com., C 19. — Dufourny, *op. cit.*, p. 25 (en dehors des sources précitées).

(10) Arch. Ch. de Com., C 18.

(10 bis) Arch. Ch. de Com., C 39.

(11) Sauf indications contraires, consulter *La Chambre de Commerce*, *op. cit.*, p. 13-14, etc. — Kauffmann, *op. cit.*, p. 75.

le canal de Nantes à Brest que les nécessités du blocus continental obligèrent de commencer en 1812 (12).

La Restauration, à partir de 1822, poursuivit les travaux interrompus. En 1823 le poste d'inspecteur général de la navigation du bassin de la Loire fut supprimé, puis rétabli en 1825. Une société, fondée pour le curage de la Loire, d'Orléans à la mer, au moyen de bateaux dragueurs eut, sous le patronnage de la Chambre de Commerce, une existence éphémère de 1832 à 1833, sans résultats pratiques.

Vers 1835 on tenta l'amélioration de la Loire fluviale en fermant par des digues les faux-bras, en pratiquant sur une vaste échelle le « chevalage » entre Nantes et Orléans. L'entreprise ne donna pas les résultats escomptés, c'est pourquoi depuis cette époque on estima l'amélioration de la basse-Loire fluviale impossible et on recula devant les dépenses qu'entraînerait la construction d'un canal latéral, comme cela fut proposé en 1840 par le Ministre, entre Combleux et Candes. Ce fut à la Monarchie de Juillet que revint l'honneur d'achever le canal de Nantes à Brest en 1842, simultanément avec le canal d'Ille-et-Rance, qui unissait Nantes, par voie intérieure, avec Brest d'une part, Rennes et St-Malo d'autre part. En 1848, pour mettre en contact étroit la voie fluviale avec la future gare d'Orléans, on aménagea la gare d'eau de Richebourg, longue de 700^m, large de 25^m (entre le pont au Chèvre et le pont de Traktir), communiquant avec le bras St-Félix et munie d'estacades (13). L'ouverture, en 1852, du chemin de fer fit cesser presque toutes les démarches de la Chambre de Commerce en faveur de la Loire navigable signalée aux abords de Nantes dès avant 1841 au moyen de balises en charpentes sur les digues.

Les voies d'accès maritimes et fluviales étaient donc loin, en 1857, de répondre aux désirs du commerce nantais

(12) Le Beuf, *op. cit.*, p. 240-241.

(13) En dehors des sources précédentes, voir Joly, *op. cit.*, p. 294.
— Arch. Ch. de Com., C 39.

et de permettre le trafic qu'il était légitimement en droit d'espérer.

§ 2. — AUTRES ACCÈS

A) *Voies terrestres.*

Ces voies, qui n'avaient guère varié depuis la fin du XVIII^e siècle au point de vue des relations, étaient les suivantes vers 1840 (14) : les routes nationales 23 Paris-Nantes et Paimbœuf, 137 Bordeaux-St-Malo, 137 *bis* La Roche-sur-Yon, 148 *bis* Poitiers-Nantes, 165 Nantes-Audierne, 178 Caen-Sables-d'Olonne, enfin la route départementale n° 2, Nantes-Ancenis. De cette manière le port de Nantes communiquait par terre dans toutes les directions, ce qui n'était pas inutile en raison du peu de voies ferrées existant avant 1857.

B) *Voies ferrées.*

En 1851 Nantes était desservie par une voie ferrée seulement, reliant directement la ville avec Tours et de là à Paris d'un côté, à Bordeaux de l'autre. Par l'intermédiaire de Paris, Nantes pouvait être indirectement, à l'aide d'un grand détour, en relations avec Rouen, Lyon, Marseille. L'établissement du chemin de fer à Nantes ne s'était pas fait sans luttes ni polémiques, chaque projet de gare (15) ayant eu ses partisans ardents, et finalement, sous l'influence du besoin de desservir le port lui-même, on s'était arrêté à la solution de la gare près

(14) *Statistique des ports maritimes de commerce*, année 1837, (publié par le Ministère des Travaux publics), 1839.

(15) Le Beuf, *op. cit.*, p. 267 à 290. Ces projets principaux étaient en dehors de celui adopté, la gare auprès de l'Entrepôt, la gare sur la prairie au Duc (solution suivie plus tard pour la gare de l'Etat). La Chambre de Commerce, la Ville de Nantes et le Département eurent à dire leur mot et l'opinion publique ne manqua pas non plus de le faire. Il en fut de même pour le prolongement du chemin de fer jusqu'à Saint-Nazaire : projet de contournement se raccordant au pied du coteau de Saint-Herblain et projet de traversée sur les quai, exécuté en dépit de ses erreurs au point de vue économique pour l'avenir.

de Richebourg, qui subsiste encore. Aussitôt la ligne ouverte, le 17 août 1851, les négociants purent unir les quais de la Fosse par voie ferrée à la grande gare, en utilisant la traction animale dès 1852 (16), le Ministre ne voulant pas permettre sur la Fosse, le passage des locomotives qui aurait déparé le centre de la ville. Cette considération ne fit que retarder d'une année l'emploi des locomotives dans la traversée de Nantes (1853). L'ouverture du bassin de Saint-Nazaire obligea, malgré de vives résistances nantaises intéressées, à prolonger la voie ferrée jusqu'au bassin. La jonction sera achevée le 10 août 1857 et aura contraint, selon l'expression si imagée de M. Ambroise Colin (16^{bis}) au « saccagement de la promenade de la Foire », beauté séculaire de la nature avec ses magnifiques arbres qui avaient été l'orgueil des Nantais.

Section B. — QUAIS ET ÉDIFICES.

§ 1. — QUAIS.

En 1808 les projets de quai devant le Château (17) aboutirent à la construction de la cale du Port-Maillard, Napoléon ayant donné à la Ville lors de son passage, l'autorisation de poursuivre les ouvrages d'accostage du Port-Maillard.

Sur la réclamation des Nazairiens, en 1835 était achevée l'édification d'un môle-abri et de cales d'embarquement à Saint-Nazaire (18) faisant encore partie intégrante du port de Nantes.

D'autres travaux ont étendus les quais de Nantes jusqu'en 1840 (19). Dans le port maritime ce furent la cons-

(16) Libaudière, *op. cit.*, p. 415.

(16 bis) Amb. Colin, *La navigation commerciale au XIX^e siècle*, 1901, p. 122.

(17) Paul Jeulin (Château), *op. cit.*, p. 44 et 77 (note 36 bis).

(18) *La Chambre de Commerce*, *op. cit.*, p. 18.

(19) Cf. Joly, *op. cit.*, p. 285-286 et 289.

truction du quai Saint-Louis formé d'une chaussée avec des perrés, l'établissement devant les Entrepôts de deux cales reliées par des terres pleines, sur d'anciens chantiers de constructions navales, la réfection du quai Nord de l'île Gloriette datant du milieu du ^{xvii}^e siècle et l'élévation du quai Sud de la même île. De 1840 à 1844 les ouvrages du port furent accrus, à la suite de l'approbation d'un projet général d'amélioration, par décision du 25 novembre 1839. De cet ensemble nantais qui coûta 900.000 francs firent partie la prolongation des quais Sud de l'île Gloriette avec un mur de quai, des rampes et une cale en tablier; la construction de l'extrémité arrondie de l'île; les murs de quai de la place de la Bourse; des paliers au quai de la Fosse et une cale inclinée de 15 m. de large, limitée par une murette et submergée pendant plusieurs mois de l'année; le quai des Constructions après transfert des chantiers sur la Prairie-au-Duc; enfin trois terrasses et trois cales en tablier, à l'emplacement des anciens chantiers. Les quais aux abords du pont Maudit furent exécutés de 1839 à 1842. L'année 1845 vit l'achèvement des cales de l'entrepôt. Les travaux pour l'installation du chemin de fer provoquèrent en 1849-50, en dehors de la gare d'eau mentionnée supra, l'établissement des cales de Richebourg et de Malakoff, au moment où les quais de l'île Gloriette étaient consolidés.

§ 2. — ÉDIFICES (20).

Concédé par la loi du 8 floréal au ^xⁱ et un arrêté préfectoral du 27 mai 1806, l'entrepôt réel des Douanes fut placé d'abord dans les anciennes Salorges des Fermiers généraux, puis plus tard, à une époque que nous ne saurions préciser, peut-être vers 1848, un second bâtiment appelé « entrepôts neufs » fut adjoint aux premiers les deux réunis atteignant une superficie totale de 25.000 ^m². Où installa-t-on les magasins généraux en 1848 ? Aucun

(20) Arch. Ch. de Com., H 6. — *La Chambre de Commerce*, *op. cit.*, *passim*. — Cf. *supra*, p. 315, 318 et sqq pour la Bourse.

document ne nous permet de le dire mais nous pensions que leur création fut la principale cause de la construction de l'entrepôt neuf.

En dehors de la Bourse (la quatrième) les autres édifices pouvant servir au trafic du port à ce moment sont mal connus, sauf la gare maritime établie sur le quai de la Fosse en 1851.

Section C. — MATÉRIEL NAVAL.

§ 1. — CONSTRUCTIONS (21).

La Révolution et l'Empire n'empêchèrent pas les chantiers nantais de travailler activement, en particulier pour l'Etat. Parmi ces chantiers se distinguèrent ceux des frères Crucy qui, d'après une liste incomplète, livrèrent à l'Etat 157 bâtiments de 1797 à 1846 et en rabouderent 382. A côté des frégates dont Napoléon lors de son passage en 1808 put admirer un exemplaire en rade de Paimbœuf, de nombreux navires marchands sortaient des chantiers mais la descente des navires ayant la dimension des frégates ou des flûtes (souvent 800 tonneaux) était difficile vers 1808, même pour les chantiers situés à Basse-Indre. Les navires, en effet, touchaient le fond, heureusement mou, de la Loire. Pour les faire dériver avec un tirant d'eau de 16 pieds on était obligé de faire des haussières assez coûteuses. Les chantiers de Paimbœuf ne présentaient pas cet inconvénient. D'autre part les constructions nantaises coûtaient maintenant plus chères que celles de Toulon par exemple : 1/6^e environ pour les navires de guerre. On ne doit donc pas s'étonner si l'année 1813 fut peu active pour les chantiers de Nantes qui cessèrent dès ce moment la construction des grandes unités de l'Etat.

Après cette crise due peut-être en partie, aux droits frappant les aciers et les fers à houille (cf. *infra* p. 339)

(21) S. de la Nicollière-Teijero (Constructions navales), *op. cit.*, p. 184-191.

de 1820 à 1835 environ, les constructions navales reprirent, semble-t-il, une réelle importance, si bien qu'à la suite des dégrèvements accordés par la Monarchie de Juillet et le Second Empire en 1853, les chantiers nantais étaient « depuis quelques années » en pleine activité vers 1856 (22). Non seulement le nombre des navires construits avait augmenté mais encore le tonnage de chaque navire, qui de 500 tonneaux en moyenne s'était élevé à 6, 7 et 800 tonneaux, pour le compte des armateurs de la place comme pour celui des autres ports français ou étrangers. Nantes était à la tête des ports français dans le domaine des constructions navales en bois ou en fer.

§ 2. — NAVIRES.

Sous la Révolution et l'Empire le type des navires usités à Nantes (23) ne différa guère de celui du dernier tiers du XVIII^e siècle. C'étaient dans la marine marchande la goëlette souvent utilisée pour la course si active comme le « Cléopâtre », en 1814; le brick de 100 à 150 tonneaux à deux mâts carrés, gréant cacatois et bonnettes comme « Le Papillon » ou « La Psychée ». Le cabotage utilisait de petits lougres du genre de « L'Adélaïde » armé en l'an 11 par Bourcard. Cependant des navires de 300 tonneaux fréquentaient Nantes. Ils avaient le type du trois-mâts barque, bien assis sur l'Océan et possédant de bonnes qualités nautiques, tel le corsaire « La Musette ».

Malgré les mauvaises conditions de navigabilité de la basse-Loire maritime, sous la Restauration et ultérieurement les navires à voile (24) subirent comme partout, un allongement assez sensible affinant les formes de l'avant, des lignes d'eau, de l'arrière, et une augmentation de tonnage attestés par la jauge des navires construits; enfin

(22) Le Beuf, *op. cit.*, p. 319-321.

(23) D'après les modèles du Musée rétrospectif des Salorges, déjà cité, numéros du catalogue : G 1064, O 6, etc.

(24) Cf. Nogaro et Oualid, *op. cit.*, p. 172-174. — Amb. Colin, *op. cit.*, p. 133.

progressivement mais lentement, à cause de préjugés, le fer fut substitué au bois encore prépondérant. Pour compenser l'amincissement du corps des navires qui enlevait de la stabilité on abaissa le centre de la voilure en multipliant les mâts et élargissant les voilures en vue de donner plus de prise au vent. Le brick continua à être utilisé concurremment au long cours avec la goëlette et le lougre, pour le cabotage.

Quelques chiffres permettent de se rendre compte de l'importance de la flotte nantaise (25) : en 1833, elle se composait de 457 voiliers jaugeant 52.071 tonneaux; en 1840, première année où l'on rencontre des navires à vapeur au nombre de 3 il y avait 567 voiliers soit 61.437 tonneaux. Le tonnage des voiliers augmenta continuellement jusqu'en 1856 époque où il fut de 100.508 tonneaux avec 615 navires contre 3.386 tonneaux à vapeur avec 26 bâtiments.

La navigation fluviale (26) utilisait en Loire des bateaux légers en sapins. C'étaient les sapines (saint rambertes ou roannaises) que nous avons déjà rencontré avant la Révolution. Ces bateaux de 100 à 120 t^x étaient démembrés à leur arrivée à Nantes et vendus comme matériaux.

(25) D'après Arch. Ch. de Com., A 74, et *Tableau du Commerce de la France*, années 1837 à 1856.

(26) Consulter sur ce point Eug. Pergeline, *op. cit.*, p. 13.

CHAPITRE III

Douanes et droits de navigation

En mettant Nantes sur le même pied que les autres ports, la Révolution a débarrassé Nantes de son système fiscal si complexe qui fonctionnait dans les conditions que nous savons déjà. Si les douanes ont subsisté, les octrois n'intéressèrent plus directement le port étant perçus sur terre seulement, les péages furent abolis à jamais par le décret des 15-28 mars 1790 et les droits divers ont notablement diminué. Ce faisant, l'étude des droits et des douanes depuis 1789 est très aisée mais c'est ici peut-être que l'on sent le mieux la diminution de l'intérêt que présente l'organisation depuis la Révolution, car sauf sur quelques points le mécanisme fiscal fut le même à Nantes après 1791 que dans les autres ports français où ce mécanisme est connu. Cependant il mérite d'être étudié au point de vue de ses répercussions sur le trafic de Nantes.

Section A. — DOUANES (1).

Après la suppression de la qualité de province réputée étrangère, par le recul des barrières douanières jusqu'aux frontières, par conséquent jusqu'aux côtes bretonnes au milieu de 1790, Nantes contre son gré exprimé dans une pétition de septembre, fut soumise à dater de sa promulgation au tarif général des douanes des 2-15 mars 1791. Nantes y fut très sensible à cause des droits assez forts sur les métaux, les beurres salés, les fromages (5 à 10 %) et particulièrement sur les vins, les eaux-de-vie, les toiles tandis que les produits coloniaux d'Amérique étaient souvent affranchis de droits et qu'il fallait acquitter des droits

(1) D'après Levasseur (Histoire), *op. cit.*, t. II, p. 8-12, 16, 41, 72-75, 86-87, 107, 114-134, 141, 159-160, 170-176.

pour l'exportation aux colonies. La situation devint pire avec l'acte de Navigation du 21 septembre 1793 après une guerre de tarifs. Au point de vue douanier encore, le paiement d'un droit spécial de 40 francs les 100 kilos par les marchandises anglaises à partir de 1799 ne paraît pas avoir eu un grand effet à Nantes. Au tarif « imparfaitement appliqué » de 1791 succéda le tarif protectionniste de 1803 modéré dans l'ensemble sauf sur deux produits venant souvent d'Angleterre : le coton et notamment les sucres lourdement grevés pour le plus grand dommage de Nantes (majoration portant le taux du 7 floréal an VII, de 7 fr. 50 à 30 fr.). La création d'un entrepôt réel à Nantes ne fut une compensation suffisante d'autant plus que, jouant de malchance, le port vit le café surtaxé, jusqu'à 150 fr. le quintal, et bientôt en 1806 les cotons (60 fr.), le cacao (200 fr. le quintal). Le tarif des douanes fut franchement funeste à notre port colonial qui n'avait guère besoin du décret de Berlin et des représailles qui s'en suivirent pour exterminer son commerce extérieur. D'après les statistiques, le petit nombre de licences prises par des neutres pour commercer à Nantes prouve surabondamment ce fait, d'autant plus qu'une taxe de 50 % à partir de 1812 frappa certains produits étrangers même anglais. En 1810, par les décrets du 5 août et du 2 octobre, les droits sur les denrées coloniales avaient atteint des proportions formidables : 400 fr. puis 600 fr. le quintal de café et de sucre, 1.000 fr. le cacao, etc. C'était, pour Nantes un coup de massue inexorable aggravant l'atteinte portée par les 40 % sur les marchandises de prises.

La réouverture des frontières au commerce extérieur en 1814 ne fut pas sans effets à Nantes dont les sucres en entrepôt ne purent sortir. Mais le comte d'Artois prit aussitôt quelques mesures plus favorables en modérant les taxes à 60 fr. par 100 kgr. de café et de sucre terré, à un droit de balance sur les cotons en laine. Après les lois du 28 avril 1816 favorisant surtout les exportations de sucres coloniaux et du 27 mars 1817 renforçant les droits, vinrent la loi du 21 avril 1818 sur le transit des denrées coloniales

par l'Alsace, qui n'était pas favorable à un port colonial comme Nantes, les lois de l'échelle mobile sur les céréales à partir de 1819, arrêtant ou facilitant les exportations de céréales. Par une loi de 1820 les aciers étrangers furent frappés de droits plus élevés et en 1822 l'entrée des sucres étrangers ainsi que celle des fers à houille fut entravée par une majoration de tarif. De ce moment Nantes, comme les autres centres sucriers, vit les sucres de betteraves venir remplacer progressivement les sucres de cannes et les importations de fers anglais diminuer. Une loi de 1826 augmenta encore les droits sur la plupart des produits agricoles, l'acier, les cordages, produits qui intéressaient Nantes assez sensible à la riposte de l'Espagne et des autres pays, des surtaxes sur la navigation étrangère complétant ces mesures. Au contraire, le régime douanier des colonies (pacte colonial mitigé) fut plutôt favorable à Nantes, comme nous le verrons plus loin, mais le port se plaignait du droit de 1 fr. 10 par quintal qu'il était obligé d'acquitter à raison de la zone d'entrée des houilles où on l'avait placé, alors que Bordeaux ne payait que 33 centimes (2). Le transit, assez libéralement étendu par une loi de 1832, l'admission temporaire réglementée en 1836, l'abaissement des droits à l'importation (25 % sur les fers à la houille) par la loi du 2 juillet 1836, en dépit du droit à l'exportation des bois de construction (1841), de l'augmentation des droits sur les graines oléagineuses, la permission d'entrée accordée aux nitrates et la conclusion de nombreux traités de commerce constituèrent des mesures dont le commerce de Nantes profita et le problème des sucres (3) avec le système du drawback s'atténua sensiblement.

Imitant en cela Louis-Philippe à la fin de son règne, le Second Empire (4), en 1853, supprima l'échelle mobile, la surtaxe du pavillon, accorda l'admission temporaire aux

(2) Libaudière, *op. cit.*, p. 413.

(3) Cf. Lerat, *op. cit.*, p. 77 à 117, *passim*.

(4) Levasseur, *op. cit.*, II, p. 289-290. — Libaudière, *op. cit.*

matières premières de la construction navale, remania le taux de la zone d'entrée de houille dont Nantes faisait partie (0 fr. 66 par 100 kgr.), abaissa alors les droits sur les fers, puis en 1855, etc... Toutes ces réductions bénéficièrent à Nantes, en particulier les droits sur la houille et les fers.

En 1791 Nantes (5) avait été dotée d'une direction de douane avec les inspections de Paimbœuf et Guérande. Puis en 1793, une des 47 inspections commerciales eut son siège à Nantes jusqu'au rétablissement de la direction en 1795, époque à partir de laquelle St-Nazaire inspection commerciale en 1793, devint simple inspection en même temps que Paimbœuf. Si en 1815 ce dernier port conserva son inspection, les deux autres existantes furent attribuées à Guérande et Beauvoir.

Mais, à côté des droits de douanes proprement dits, Nantes, comme les autres ports, avait été soumise à des droits accessoires et divers dans leur ensemble relativement peu lourds.

Section B. — DROITS DE NAVIGATION

En dépit des apparences quelques-uns des droits accessoires perçus par l'Administration des Douanes ne furent ni plus ni moins que la continuation de droits divers levés à Nantes avant la Révolution. Qu'on en juge.

§ 1. — DROITS MARITIMES (6)

A. — *Droits transformés*

a) *Droit de congé*. — Le droit de congé reconnaissant que les formalités exigées ont été respectées et accordant au navire la permission de naviguer sous pavillon national

(5) Sur le corps administratif des douanes, cf. V. Barbier, *Monographie des Directions des Douanes de France*, t. II, 1890, p. 303.

(6) D'après Pallain, *Les Douanes françaises*, 1913, t. I^{er}, p. 414-415, 426-430, 432-433, 447, 450.

avec la protection des autorités étrangères fut l'héritier, non pas peut-être du droit de registre et congé perçu par la Prévôté de Nantes, mais incontestablement du « brief de sauveté » et du « brief d'année » levés par l'Amirauté. Comme ce dernier brief, le droit de congé n'était-il pas acquitté pour un an ?

b) *Droit de passeport.* — En disparaissant, l'Amirauté de Nantes légua aux Douanes le droit de passeport. Mais ce droit, sauf erreur, se modifia sans doute, en ce sens qu'il ne concerna plus que les navires étrangers auxquels il servit de congé.

c) *Droit de permis et certificat.* — En présence du droit de permis et certificat perçu en vertu de la loi des 6-22 août 1791 pour permission écrite accordée par la Régie aux navires de mer de charger ou de décharger leurs marchandises, on peut se demander s'il n'y a pas une corrélation entre ce droit et celui du registre, uni autrefois par la Prévôté au congé.

d) *Droit de visite.* — Pour la sécurité de la navigation maritime, les navires furent assujettis à un droit de visite que l'Amirauté levait encore en 1789, de même que les navires recourant au lestage ou au délestage continuèrent à acquitter une taxe.

e) *Droit de tonnage.* — Rappelant jusqu'à un certain point le droit de fret de Fouquet et Colbert, que Nantes avait hélas connu, le droit de tonnage fut institué par une loi de l'an II. Il s'élevait à 15 c. par tonneau pour les navires au-dessus de 30 tonneaux du petit cabotage, 20 c. pour le grand cabotage, 30 c. pour les colonies. Quant aux bâtiments étrangers ils payaient 2 fr. 50 par tonneau. La loi du 14 floréal an X établit, comme dans les autres ports, un demi-droit de tonnage pour l'entretien du port de Nantes. Ce demi-droit ainsi que le principal subirent le décime. La loi du 17 mai 1826 assimila aux étrangers les navires français venant d'Angleterre qui durent payer 4 fr. par tonneau jusqu'à la loi de 1836 fixant le droit à 1 fr.

Enfin une loi de 1841 exempta des droits les navires français se livrant à la navigation réservée, mesure dont les bâtiments espagnols bénéficièrent par traité.

B. — Droits nouveaux

a) *Droit de balance*. — Par la loi du 24 nivôse an V fut institué à Nantes, comme partout, le droit de balance s'élevant à 0 fr. 15 par 100 fr. ou 0 fr. 25 par 50 kgr. sur les produits étrangers en franchise d'entrée. La loi du 28 avril 1816 modifia ce droit.

b) *Droit de reconnaissance*. — Le droit de reconnaissance pesant sur les navires à leur arrivée, à l'exception du cabotage réservé, nous est assez mal connu, aussi ignorons-nous sa date de création.

§ 2. — DROITS FLUVIAUX (7)

La suppression des péages, en 1790, ne libéra pas longtemps de son fardeau fiscal le trafic de Nantes par voie fluviale. En vertu de la loi du 30 floréal an X (20 mai 1802) Nantes, qui, par décision de floréal an XII, forma le onzième arrondissement du bassin de la Loire, connut des droits sur la navigation en Loire. Un ou plusieurs bureaux, nous ne savons au juste, assurait la perception de l' « octroi de navigation » auquel étaient assujettis les navires descendant d'Ancenis à Nantes ou *vice-versa*, ceux descendant de Nantes à la mer ou en remontant, enfin ceux parcourant la Sèvre. Si on en juge par les tarifs que l'on possède, les grands bateaux chargés payaient 13 fr. 50 sur la basse-Loire fluviale, les moyens 7 fr. 50, les petits 3 fr. ou 0 fr. 50, tandis qu'il n'en coûtait que 0 fr. 07 par tonneau pour les navires français et 0 fr. 14 pour les bâtiments étrangers entre Nantes et la mer (0 fr. 15 pour

(7) D'après J. Peuchet et P.-G. Chanlaire, *Description topographique et statistique de la France. Département de la Loire-Inférieure*, 1809, p. 20 (en note). — Alfred de Foville, *La transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales*, 1880, p. 134.

les toues et gabarres sur la Sèvre). Rappelons pour mémoire que ces droits formaient une masse distincte destinée à l'entretien de la Loire en général, mais ils ne furent pas affectés à celle-ci.

Que devinrent les droits de navigation fluviale sous la Restauration ? Nous ne connaissons pas bien leur taux depuis 1814, mais l'Etat (8) s'en servit pour entretenir plus ou moins la Loire (cf. *supra* p. 330), la spécialisation ayant cessé. Les droits persistèrent sous la Monarchie de Juillet aussi bien que sous le Second Empire. La loi du 9 juillet 1836 fixa le taux « en prenant le tonnage du bateau comme moyen de vérification du poids des chargements et en divisant les marchandises en plusieurs classes ». Des modifications furent apportées à ces bases par les ordonnances des 27 octobre 1837 et 30 novembre 1839.

CONCLUSION

En résumé, après une transformation radicale de l'administration du commerce de Nantes par la Révolution, transformation manifestée par une unification des organes administratifs et du régime fiscal, Nantes, privé de son organisation séculaire, vécut la même vie que les autres ports de France, perdant assurément au changement, car jadis les privilèges locaux et les libertés provinciales l'avantagèrent, tandis que depuis la grande tourmente révolutionnaire et la forte secousse économique du Premier Empire, le pouvoir central, avec sa politique douanière assez nuisible jusque sous Louis-Philippe, n'aida pas Nantes comme il aurait dû le faire. Et en dehors de l'exploitation, assez perfectionnée pour l'époque, l'outillage qui était dans un état lamentable (voies d'eau et quais principalement), fut le reflet physique de l'action gouvernementale qui ne trouva d'autre remède que dans

(8) Levasseur (Histoire), *op. cit.*, II, p. 105, 188. — Foville, *op. cit.*, p. 134.

la création d'un nouveau port, cependant que la Chambre de Commerce paralysée, tentait avec la Ville et le Département de remédier vainement à la situation que l'analyse du trafic va nous permettre d'apprécier d'une façon tangible.

TITRE II

TRAFIC

CHAPITRE PREMIER

Importance globale

Comme dans la période précédente et à un degré au moins aussi grand, il est impossible d'avoir des notions rigoureusement exactes sur l'ordre de grandeur du trafic nantais entre 1789 et 1857. On ne possède pour cet espace de temps que les chiffres du tonnage, comprenant tantôt le total des navires entrés et celui des navires sortis, tantôt le tonnage chargé seulement. Et encore ces chiffres, puisés à des sources diverses, sont la plupart du temps le produit de résultats partiels entraînant une certaine imperfection doublée d'une légère imprécision. En conséquence les déductions que l'on peut tirer de ces résultats doivent être considérées sous l'angle de l'approximation et non pas de l'exactitude rigoureuse.

Section A. — TONNAGE

§ 1. — TONNAGE GLOBAL

De 1790 à 1856, le mouvement général du port de Nantes est passé par des phases très variables qui ont amené, après des hauts et des bas, son tonnage brut de 237.716 t^x à 523.144 t^x, soit une augmentation d'environ 120 %, ce qui était médiocre en comparaison de la progression du tonnage total de la France entre les mêmes années et surtout de ports comme Marseille ou Bordeaux.

Si on analyse en détail les différentes phases du port de Nantes au point de vue ordre de grandeur, d'après les

TABLÉAU
N° 7

TONNAGE GLOBAL
brut (A) ou chargé (B) à l'ENTRÉE et à la SORTIE

A	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
	1790	1792	1793	1802	1806	1807	1812
Entrées	99.770	118.114	71.744	44.278	34.196	30.272	115.732
Sorties	137.946	143.049	57.869	35.609	19.576	11.970	102.698
TOTAL.	237.716	261.163	129.313	79.887	53.772	42.242	218.520

	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)
	1813	1816	1817	1818	1819	1820	1821	1825
Entrées	141.274	62.952	49.901	71.112	72.088	73.340	97.936	137.465
Sorties	145.020	84.906	41.624	75.808	62.528	71.754	85.864	103.344
TOTAL.	185.294	147.858	91.525	146.920	134.616	145.094	183.800	240.809

	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	(21)	(22)	(23)
	1826	1827	1828	1829	1830	1831	1832	1833
Entrées	154.056	149.014	152.866	162.097	165.165	146.258	168.147	155.725
Sorties	116.182	133.024	123.792	107.299	93.087	102.721	112.272	117.112

Entrées	169.872	155.927	151.893	186.768	190.738	174.098	192.121	187.665
Sorties	117.404	112.351	144.258	127.913	106.032	117.894	112.998	200.782
TOTAL.	287.276	268.278	296.151	314.681	296.770	291.992	205.119	388.447

Entrées	186.377	211.967	200.835	210.956	209.461	245.057	169.953	213.515
Sorties	174.906	137.488	122.742	151.248	127.401	121.701	281.535	213.346
TOTAL.	361.283	349.455	323.577	362.204	336.862	366.758	451.488	426.861

Entrées	204.993	234.008	244.804	248.327	246.333	277.162	280.346	—
Sorties	214.186	259.071	239.522	221.431	178.053	172.982	214.453	—
TOTAL.	419.179	493.079	484.326	469.758	424.386	450.144	494.799	—

- (1) D'après *Arch. Nat.*, F12 1668.
 (2) *Arch. Nat.*, F12 252.
 (3) *Arch. Nat.*, F12 1679.
 (4) Huet, *op. cit.*, tabl. nos 17 et 24.
 (5) *Arch. Ch. de Com.*, B 90 (approximation en 1807).
 (6) *Arch. Nat.*, F12 1688a (approximation).
 (7) *Arch. Nat.*, F12 1727a.
 (8) *Arch. Nat.*, F12 1746.
 (9) *Arch. Nat.*, F12 611a (approximation).

- (10) *Arch. Nat.*, F12 1778 (approximation).
 (11) *Arch. Nat.*, F12 1788 (approximation).
 (12) *Arch. Nat.*, F12 1798 (approximation).
 (13) *Arch. Ch. de Com.*, B 87.
 (14) *Arch. Nat.*, F12 1814 (approximation).
 (15) *Arch. Nat.*, F12 251.

(16, 17 et 18) *Tableau du Commerce de la France* (addition du cabotage, du commerce avec l'étranger et les colonies).

chiffres que nous possédons, on voit que ces phases se présentent ainsi (se reporter au tableau n° 7) : légère hausse de 1790 à 1792, suivie d'une baisse brusque de 130.000 t^x environ en 1793 ; baisse continue de 1802 (inférieur de 40.000 t^x environ à 1793) jusqu'en 1807 au moins ; 1810, quintuple de la précédente année et hausse encore en 1812 dont le total représentait 252.353 t^x, qui ne seront pas dépassés avant 1826 ; 1813 fut inférieur de 67.000 t^x à 1812 et l'année 1816 fut sans doute du même ordre de grandeur, car on ne connaît que le tonnage chargé : 147.858 t^x ; une crise, nous apprend Le Beuf (1) se produisit vers 1817 (91.525 t^x environ). L'année 1820 marqua une baisse, avec ses 145.094 t^x bruts ; de 1823 à 1831 très faible hausse jusqu'en 1827, puis très faible baisse ; ensuite le tonnage oscilla aux environs de 280.000 t^x chargés de 1834 à 1836 pour dépasser 300.000 en 1837, retomber à 290.000 environ en 1838-1839 ; de 1842 à 1847, ce fut une faible chute entre 370 et 340.000 t^x bruts. En 1848 le tonnage global parvient à 451.488 t^x chargés, et depuis ce temps le trafic se tint constamment au-dessus de 400.000 t^x chargés, touchant presque 500.000 en 1851 et en 1856 avec 494.799 t^x chargés cette dernière année-là.

§ 2. — TONNAGE DES ENTRÉES ET DES SORTIES

De tout temps, quelles que fussent les années et leur importance, sauf en 1790, 1812, 1813, 1816, 1841, 1848, 1859 et 1851 les entrées dépassèrent les sorties même quand il s'agit du tonnage brut. Les années 1812 et 1849 furent les seules où l'équilibre mathématique entre les entrées et les sorties exista. S'approchèrent sensiblement de l'équilibre des résultats de 1813, 1818, 1820, 1842. Au contraire les plus grands écarts au détriment des sorties se produisirent, semble-t-il, en 1807 (18.000 t^x), en 1826 (38.000 t^x), en 1829 (55.000 t^x), en 1830 (72.000 t^x), en 1831-35 (35 à 40.000 t^x), en 1837 (59.000 t^x), en 1838 (84.000 t^x), en

(1) Le Beuf, *op. cit.*, p. 242.

1847 (123.000 t^x bruts) ce qui fut le chiffre record suivi par les chiffres de 1855 (95.000 t^x bruts), de 1843 (74.000 t^x bruts). On doit conclure que le port de Nantes en important plus qu'il n'exportait, ce qui était la règle pour les ports français et l'est encore de nos jours, manquait de fret suffisant de sortie. Une seconde déduction peut-être tirée de cet écart. C'est que la courbe des importations différa assez notablement au point de vue allure de la courbe du trafic global et, dans un sens inverse, il en fut de même de celle des exportations. Bien que le cabotage eût pris une grande place dans ce trafic, la balance commerciale de Nantes devait être défavorable, car malgré l'absence de renseignements détaillés à cet égard, nous avons les exemples de 1790, 1802 et il est permis de penser avec grande vraisemblance que la valeur légèrement supérieure de certains produits exportés ne suffisait pas à combler la différence.

Section B. — RANG DANS LE TRAFIC DE LA FRANCE.

Quelques indications au sujet du rang occupé par Nantes dans l'ensemble du commerce de la France (2) suffisent pour se rendre compte des changements survenus. En 1790, si on se base sur la valeur des marchandises le port de Nantes représentait un total de 100.000.000 l. en gros soit par comparaison avec le commerce de la France en 1789 (1.018.000.000), près du dixième ; en 1802, 18.630.668 fr. sur 790.000.000, soit le 1/25^e de la France. Les chiffres de la navigation de 1829 montrent que Nantes avec ses 162.097 t^x entrés occupait alors le 7^e rang des ports de France, précédé par Marseille, Le Havre et La Rochelle, (double de Nantes) par Bordeaux, Rouen,

(2) Les chiffres du commerce de la France sont empruntés à Levasseur, in *Aperçu des résultats de la Statistique comparée du commerce extérieur*, 1906, p. 10 (pour 1790 et 1802), et in (*Histoire*), *op. cit.*, t. II, p. 154 (pour 1829).

Lorient (ce dernier sensiblement au même niveau que Nantes) et suivi par Brest.

En 1837 (3) le tonnage global classait Nantes au 5^e rang avec 370.886 t^x bruts (ce qui explique le désaccord apparent avec le chiffre du tableau n° 7), après Marseille (quadruple), Le Havre (triple environ), Bordeaux et Rouen. Et Nantes devait garder pour ainsi dire constamment ce rang qu'il occupait encore en 1856.

(3) *Statistique des ports maritimes de commerce*. Années 1837, *op. cit.*, p. 235.

CHAPITRE SECOND

Lorsque la Révolution éclata, ainsi que nous l'avons vu précédemment, la gamme commerciale de Nantes était des plus vastes puisqu'elle allait des matières métropolitaines les plus diverses aux principales marchandises étrangères en passant par les produits coloniaux, clef de voûte de tout l'édifice économique du port de Nantes. Connaissant l'influence fort grande jouée par la Révolution et le Premier Empire en tant de domaines différents, il est permis de se demander si ces régimes n'ont pas eu d'action sur les matières commerciales de Nantes et dans quelle mesure. C'est ce que l'étude des principales matières va nous révéler malgré la défaillance presque totale de documents entre 1790 et 1831.

Section A. — PRODUITS EUROPÉENS.

Si on classe ces produits par ordre d'importance, comme précédemment, ce fut la houille qui devint bientôt la première matière, suivie par les céréales traditionnellement considérables, par les engrais et les fers de toutes sortes. Les vins, les eaux-de-vie, les bières et le plomb prirent les places suivantes tandis que s'affaiblèrent dans la tourmente le sel qui avait fait en partie la fortune de Nantes, le chanvre, la laine, le lin, le bœuf salé, le beurre salé, les cauris et beaucoup d'autres marchandises. Une seule matière importante ancienne a eu tendance à se développer : les matériaux.

§ 1. — HOUILLE.

Bien qu'en décadence, puisque son importation s'élevait en 1789 à 400 tonnes environ (908.000 l.),

la houille étrangère absente de Nantes en 1806 (1) atteignait en 1831, 1.582 tonnes et la progression ne cessa d'être continue, aboutissant en 1855 au chiffre respectable alors de 110.791 tonnes (voir le tableau n° 8).

Cette houille venait pour ainsi dire en totalité d'Angleterre : 50.192 tonnes de houilles anglaise en 1845 sur un total de 50.504 tonnes, les mines de Montrelais et Mouzeil exploitées de 1792 à 1840 ne pouvant suffire à la demande (2). La houille s'arrêtait à Paimbœuf d'où des allèges la transportaient au port même de Nantes (3) à cause de l'état de la basse-Loire maritime. D'autre part l'essor industriel de Nantes qui chercha à remplacer son port décadent par de nombreux ateliers et usines, entraînait une grande consommation de charbon. Les raffineries étaient les premières dans ce cas, accompagnées par la métallurgie, les « conserveries » alimentaires, les savonneries, les huileries, etc... Aux mines angevines citées précédemment étaient venues s'ajouter la production des mines du Centre de la France notamment de celles de Blanzy. La grande consommation de ce charbon dans la région nantaise entraîna l'apport de la houille par remorqueurs appartenant à la compagnie minière, à partir de 1854 (4). Dans ces conditions, il apparaît que la houille étrangère était presque complètement absorbée par Nantes sauf une portion remontant la Loire et ses affluents en luttant contre la houille française du Centre ou empruntant le canal de Nantes à Brest. Nantes n'était donc pas un grand centre de distribution du combustible. Toutefois une certaine quantité de houille était expédiée de Nantes vers les colonies (5).

(1) *La Chambre de Commerce, op. cit.*, p. 47.

(2) Arch. Ch. de Com., A 74, B 27-28.

(3) Arch. Ch. de Com., A 74.

(4) Cf. E. Pergeline, *op. cit.*, p. 28.

(5) D'après Le Beuf, *op. cit.*, p. 254, 306-308, et, subsidiairement, *Rapport sur la situation commerciale et industrielle de Nantes, année 1856-57*.

§ 2. — CÉRÉALES.

De tout temps et dans la plupart des grands ports français les céréales, grains et blé en particulier ont fait l'objet d'un trafic notable à l'importation ou à l'exportation suivant les circonstances. Pourquoi le port de Nantes aurait-il échappé à la règle durant la Révolution et l'Empire surtout, au moment où les guerres contre l'étranger et les luttes intestines comme la guerre de Vendée rendaient difficile la question du ravitaillement ? En 1789 les céréales représentaient 4.400 tonnes environ (8.799.400 l.) à l'importation et à peine 100 (198.000 l.) à l'exportation (voir tableau n° 8). Malgré le silence des statistiques du commerce extérieur on sait par des centaines de documents (6) que Nantes persista dans le trafic des céréales, à un rythme plus ou moins accéléré, exportant en l'an ix un total de 14.859 tonnes, faisant en l'an x (1802) un cabotage de froment (227 t.), de seigle (48 t.), de farines (51 t.), d'orge (19 t.), d'avoine (47 t.) avec Rouen et d'autres ports des côtes françaises (6 t.) ; en 1803 avec Marseille principalement, atteignant un total de 29.067 tonnes pour 1802 et 1803 réunies.

La politique dite de l'échelle mobile sous la Restauration semble avoir eu une grande influence sur le trafic des grains si on en juge par les chiffres de 1818 : 59 tonnes seulement de grains importés à Nantes. Il est vrai que l'année 1818 fut comme les années 1825-1826 marquées par une crise (7). Quand à l'époque de la Monarchie de Juillet elle se signala par de très faibles importations sauf en 1840 et par des exportations assez médiocres jusqu'en 1848, époque à partir de laquelle, tout en continuant de monter ou baisser, les exportations de grains dans l'ensemble inaugurèrent une ascension continue jusqu'à 76.817 tonnes en 1850 pour redescendre à 771 en 1855 tandis qu'à ce moment les importations reprenaient avec

(6) Voir sur la question G. Martin, (Politique des subsistances), *op. cit.* ; les tableaux n°s 19 et 20, et p. 200, de Huet, *op. cit.*

(7) Levasseur (Histoire), *op. cit.*, t. II, p. 145.

4.616 tonnes. Le trafic des céréales conditionné par l'état des récoltes fut souvent réglementé. Les céréales exportées venaient de l'intérieur de la France : Bretagne, Beauce par la Loire, Berry, etc..., comme jadis mais le mouvement, toute proportion gardée, n'avait plus la même ampleur. Les pays d'importation paraissaient être la Russie et la Turquie; ceux d'exportation, les colonies françaises, l'Angleterre, les Pays-Bas, l'Espagne (8).

§ 3. — ENGRAIS.

La couperose ou sulfates naturels qui représentait en 1789 une centaine de tonnes environ (209.800 l.), venant pour ainsi dire traditionnellement du Nord et de la Hollande, (9) après une éclipse dont le silence des documents nous laisse juge, fut remplacée dans les statistiques par la rubrique engrais avec 4.281 tonnes en 1831. Les importations d'engrais crurent d'importance jusque vers 1840 pour fléchir ensuite et parvenir au chiffre de 6.567 tonnes en 1855 (voir le tableau n° 8). D'Angleterre et de Hollande arrivaient le noir de raffinerie et les engrais proprement dits, du Pérou le guano ; une portion du noir d'os repartait à destination, semble-t-il, de l'Angleterre, si étrange que cela puisse paraître, des possessions espagnoles d'Amérique et des Antilles.

§ 4. — FERS ET OUVRAGES EN FER.

Représentés en 1789 par des barres ou des gueuses à l'importation de l'étranger : 3.000 tonnes environ ou 6.095.900 livres, les fers y compris ceux en feuillard et en verges étaient partiellement distribués dans la France

(8) Voir *supra*, note 5. Nous indiquons une fois pour toutes, afin d'éviter de trop fréquentes répétitions, que c'est à Le Beuf et au rapport sus-mentionné de 1856 que nous empruntons l'indication approximative des pays important ou exportant chaque marchandise.

(9) Cf. *supra*, la couperose au cours de la deuxième période.

(un peu plus de 50 tonnes) (10). Ces fers originaires, nous l'avons vu, du Danemark (y compris les aciers), de la Suède, de Russie même, d'Allemagne (fer blanc), du Nord (barres, fil, fers blanc et noir), de Hollande (avec l'acier et la fonte en barriques), d'Espagne (feuillard), donnaient lieu en 1831 à un trafic de 1.947 tonnes à l'entrée en y comprenant la fonte, de 182 tonnes de barres ou d'ouvrages à la sortie.

Alternativement en hausse ou en baisse, les fers atteignirent leur summum en 1855 (6.669 tonnes importées, 381 exportées). Les pays d'origine n'avaient guère changé : c'étaient la Suède, la Belgique, l'Angleterre ; les pays de destination : autrefois l'Angleterre (ferraille), le Portugal, la Guinée, les Iles d'Amérique (ferrements), les Indes ne se bornaient plus qu'aux colonies (feuillards surtout). Le minerai de fer avait commencé à poindre, venant d'Espagne et réexporté, comme de nos jours en Angleterre.

§ 5. — VINS.

Provenant de crus encore très variés en 1789, les vins nantais, d'Anjou, rouges, de Bordeaux, etc., servaient seulement ou à peu près à l'exportation (31.357 muids) que la Révolution fit baisser. Les grands consommateurs étaient toujours la Flandre, la Hollande, le Nord et l'Allemagne, le Danemark, la Suède, la Guinée et les Isles (11).

En 1831 les importations de vins, assez faibles encore au début de la Révolution prirent une extension considérable avec 165.444 litres contre 27.119 sortis de Nantes. En progression continue jusque vers 1845 (1.292.600 litres), les vins entrés déclinerent ensuite à peu près régulièrement (250.873 litres en 1855) tandis que les sorties oscillaient entre 27.119 litres en 1831 et 97.599 en 1855, attestant la déchéance du trafic vinicole à Nantes encore avant-hier prépondérant. Il faut sans doute en chercher la cause dans le développement de la culture de la vigne à

(10) Arch. Nat., F¹² 1666-1667. — Cf. *supra*, p. 245.

(11) Cf. *supra*, note 11 et p. 237.

l'extérieur, dans la fermeture de débouchés comme les Iles, enfin dans l'établissement des chemins de fer restreignant déjà le rôle des voies de terre ou d'eau, en particulier le rôle du cabotage, pourtant usité par les vins de Bordeaux pour Paris via Nantes et la Loire (12). Les vins importés, vers 1855, englobant une grande quantité de vins dits de liqueur, venaient d'Espagne, du Portugal et en réimportation de l'Angleterre. A la sortie, les vins gagnaient l'Angleterre et ses colonies ainsi que les possessions coloniales françaises (vins de liqueur à Cayenne, à la Réunion).

§ 6. — EAUX-DE-VIE

Suivant sensiblement la même évolution que les vins, les eaux-de-vie, qui en 1789 étaient achetées par les mêmes clients et s'élevaient à 319 muids, ne dépassèrent pas 47.348 litres en 1831 pour retomber sensiblement au même niveau vers 1855 (44.771 litres) après avoir atteint 162.878 litres en 1840. L'Europe commerçante ne se fournissait plus en eaux-de-vie à Nantes (13). Celles-ci étaient réservées aux colonies et au Brésil. Les distilleries de la région nantaise n'existaient pour ainsi dire plus et la Loire depuis Orléans, n'amenait guère de barriques d'eau-de-vie du val de Loire. Au contraire des eaux-de-vie remontaient le fleuve, nous l'avons déjà vu, pour gagner Paris. Les alcools industriels avaient remplacé en bien des domaines les eaux-de-vie naturelles; la culture progressive de la betterave dans le Nord de la France n'y avait pas été étrangère.

§ 7. — BIÈRE

Assez notable aux approches de la Révolution sans atteindre une grande envergure à cause, semble-t-il, du trafic actif avec la Hollande et avec les autres pays producteurs, la bière exportée surtout aux Iles, dépassa, en 1831 au plus tard, les exportations d'eau-de-vie, en se chif-

(12) Cf. *supra*, p. 321.

(13) *Idem*, p. 242.

frant à 74.225 litres. Aves des processus de hauts et de bas, elles devaient atteindre 103.513 litres en 1855. Cet essor assez nouveau de la bière à Nantes, située pourtant assez loin des centres cultivant le houblon, était dû à l'émigration de Badois et Bavarois en Bretagne (14) sous la Restauration, époque où plusieurs fabriques de bière se montèrent grâce à ces étrangers (une de ces fabriques au moins subsiste encore). Au lieu de prendre presque uniquement le chemin des « Isles », la bière, qui continuait à aller aux Antilles, à Cayenne, se dirigea aussi vers la Cochinchine.

§ 8. — PLOMB

Le plomb, importé d'Angleterre, de Hollande et du Nord, sous forme principalement de saumon vers 1789 et réexporté aux Antilles, aux Etats-Unis, en rouleau et grenaille également (15), ne semble pas avoir été très important sous la Révolution. L'examen des statistiques de 1831 nous révèlent qu'à ce moment le mouvement du plomb à la sortie était de 182 tonnes, que des alternatives devaient porter à 381 tonnes en 1855. Les importations étaient assez faibles et consistaient surtout en minerai d'Espagne, d'Angleterre que la fonderie de Couëron (16) transformait en ouvrages, tels les projectiles de guerre, sans destination étrangère bien précise.

§ 9. — MARCHANDISES DÉCHUES

Quelques mots suffisent à montrer le sort subi par le sel, les matières textiles par excellence, les salaisons et les beurres de conserve.

A) Sel

Limité à une exportation de 319 muids en 1789, le sel esquissa une reprise en 1790 (1.324 muids) mais, par la suite, il ne put reprendre sa place ancienne si grande, au regard de toutes les nations européennes. Il disparut de

(14) Plusieurs études intéressantes ont paru sur cette question démographique et économique.

(15) Arch. Nat. F¹² 1666-1667.

(16) Simonin, *Les grands ports de commerce de France*, 1878, p. 164.

la liste des matières principales du commerce extérieur nantais. Ce fait ne veut pas dire pour cela que Nantes ne trafiquait pas le sel. Elle le recevait par cabotage : 35.000 tonnes en 1855 (17) et le distribuait en France et un peu en Belgique.

B) *Textiles*

Le chanvre de l'Allemagne, du Nord, du Danemark, de la Suède, de la Russie, de la Hollande, etc., subit dès la Révolution un sort analogue au sel, au *lin cru* de Russie, d'Allemagne, de Hollande, etc., à la *laine* en suint d'Angleterre, d'Espagne, bien que le premier objet eut atteint 700 tonnes environ (1.423.800 l.) en 1789. A peine pourrait-on trouver quelques mentions de tous ces produits à Nantes dans la première moitié du XIX^e siècle.

C) *Bœuf salé*

Avec la disparition de la traite des noirs et de l'exploitation des « Isles » sous l'emprise grandissante des Etats-Unis, le bœuf salé cessa presque complètement de paraître d'une façon honorable dans le trafic de Nantes après le chiffre de 265 tonnes environ (537.000 l.) d'importation en 1789. L'Angleterre (Irlande), grand fournisseur de salaison avait perdu un débouché.

D) *Beurre salé*

En provenance également d'Angleterre, le beurre salé, de 12 tonnes 1/2 (24.900 l.) en 1789 était réduit presque à rien, les beurres de Bretagne, au surplus, suffisant désormais à peu près aux besoins coloniaux.

E) *Cauris*

Pour les mêmes raisons que le bœuf salé les cauris s'éclipsèrent après avoir figuré dans le commerce de Nantes pour 196 tonnes en 1789 (392.000 l.) et 29.900 l. ou 15 tonnes en 1793.

§ 10. — MATÉRIAUX

Qualifiés tout à fait autrement dans les statistiques du XVIII^e siècle sous le vocable de tuffeaux, carreaux de terre,

(17) Cf. Le Beuf, *op. cit.*, p. 316.

briques, tuiles destinés, nous l'avons vu, aux « Isles » (18), les matériaux, privés de leur zone ancienne de sortie, se refirent d'autres débouchés : la chaux dans les colonies, les briques de même, les ardoises en Suède, en Angleterre, à la Réunion. Même en tenant compte de leur grand poids, les matériaux eurent une existence assez active à Nantes, allant de 4.936 tonnes en 1831 à 7.872 en 1845 et 2.411 en 1855.

Section B. — PRODUITS COLONIAUX

Ce sont les produits coloniaux qui sans conteste donnèrent au trafic nantais, de 1789 à 1857 environ, sa physionomie si marquée de transition. En effet, Nantes, avant de devenir franchement un port surtout européen comme il l'est maintenant, n'a pas rompu brusquement avec son passé colonial dont nous avons mesuré l'importance avant la Révolution; il a dans la présente période, continué le commerce des produits coloniaux. Si beaucoup de ceux-ci cependant disparurent pour ainsi dire bientôt, comme l'indigo, le rocou, presque tous survécurent, prenant même parfois une légère ampleur entre 1835 et 1855, mais la tentative de résurrection ne devait pas aboutir et les sucres, le café en fournirent un exemple typique. Les modifications survenues dans les courants commerciaux, en particulier à la suite de la perte par la France de ses plus riches colonies comme St-Domingue et de l'essor de pays neufs, sans compter les changements dans la politique à l'égard du trafic des colonies (19), ne furent pas étrangères à ce résultat que l'état de la basse-Loire maritime aggrava dans une certaine mesure.

L'ordre d'importance parmi les denrées coloniales fut sensiblement le même que celui du XVIII^e siècle. Les sucres venaient toujours en tête, suivis du café, du coton, du poivre, du cacao et du riz, seul produit qui devait augmenter très notablement de quantité après 1857.

(18) Cf. *supra*, p. 253.

(19) Cf. *supra*, p. 338 et sqq.

TABLEAU
N° 8

MATIÈRES des Importation

ANNÉES		CACAO		CAFÉ		COTON	
		Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.
A	1789	176,0	»	11.150,3	»	1.852,3	»
	1790	69,4	40,0	12.857,5	6.026,5	1.771,0	»
	1791	99,9	9,9	7.512,0	7.559,8	554,4	»
	1793	12,0	»	2.377,7	»	78,4	»
	1802	11,7	»	975,,2	»	43,1	»
	1827	»	»	»	»	»	»
		↓		↓		↓	
B	1831	217		888		956	
	1835	208		1.198		960	
	1840	316		1.159		1.110	
	1845	479		1.803		1.646	
	1848	231		1.532		1.245	
	1850	241		745		1.181	
	1855	833		3.918		1.448	
ANNÉES		BOIS	CAURIS	ENGRAIS	HOUILLE		
		Import	Import.	Import.	Import.		
A	1789	997,1	392,0	209,8	908,0		
	1790	862,8	»	»	»		
	1791	449,0	»	»	»		
	1793	19,8	29,9	»	»		
	1802	109,3	»	»	»		
	1818	»	»	»	»		
		↓		↓		↓	
			BOIS				
			Export.				
B	1831	4.824	2.857	4.281	1.582		
	1835	15.432	1.578	9.260	5.167		
	1840	22.061	1.655	11.729	23.676		
	1845	29.137	2.383	9.322	50.504		
	1848	14.893	467	7.872	54.272		
	1850	19.374	628	6.749	66.484		
	1855	13.631	594	6.567	110.791		

Nota. — Les chiffres de la partie A exprimés en milliers de livres pesant, sauf in-
ment). D'après Huet, *op. cit.*, tableau n° 28 et Arch. Nat., F¹² 1666-1667 pour 1789
Huet, *op. cit.*, tabl. 22, 23, 28 pour 1802 (an X).

Les chiffres de la partie B exprimés en tonnes, sauf avis contraire, ont été établis

Exportations principales (poids)

INDIGO		POIVRE	RIZ	ROCOU	SUCRES	
Import.	Export.	Import.	Import.	Import.	Import.	Export.
345,8	»	126,4	220,7	»	60.806,8	2,0
250,7	116,8	»	»	»	61.022,8	29.260,0
120,9	77,7	»	»	72,4	32.439,4	19.478,9
76,5	»	»	»	»	4.711,8	»
0,09	»	»	»	»	5.187,6	»
»	»	»	»	»	15.000	»

MATÉRIAUX	BIÈRE				
Export.	Export.				
4.936	74.225 lit.	461	84	20.741	28
2.740	32.415	319	1	10.607	»
2.765	47.582	144	1.334	8.352	»
7.872	28.842	482	208	18.647	90
1.812	29.135	103	1.905	15.103	10
1.309	51.347	892	544	11.852	30
2.411	103.513	548	445	40.651	571

SEL	EAUX-DE-VIE	VINS		CÉRÉALES	
Export.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.
338 muids	319 muids	»	31.357 muids	3.799,4	198,0
3.837 »	1.324 bq.	»	14.386 bq.	»	»
»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»
389	»	»	»	»	»
»	»	»	»	59	»

FERS					
Export.	litres	litres	litres		
182	47.348	165.444	27.119	38	6.857
86	119.073	2.470.835	6.570	»	1.151
300	162.878	627.820	7.947	1.631	7.470
294	45.194	1.292.600	23.598	»	8.788
61	92.067	453.539	5.912	»	32.309
90	76.955	129.987	17.668	»	76.817
381	44.771	250.873	97.599	4.616	771

e, sont la plupart du temps incomplets, en particulier 1791 et 1793 (produits coloniaux seule-
 , tabl. 22, 23, 28 pour 1790 ; Arch. Nat. F¹² 1671 pour 1791 ; Arch. Nat., F¹² 1678 pour 1793 ;

§ 1. — SUCRES (20)

En 1789, les sucres importés poursuivant leur marche ascendante atteignaient le chiffre de 30.400 tonnes environ (60.806.800 l.) qui ne devait être dépassé au XVIII^e siècle que l'année suivante avec 30.510 tonnes (61.022.800 l.). Puis baissant brusquement en 1791 pour persévérer dans cette dernière voie, ce qui n'était pas surprenant, vu la « rupture des relations avec St-Domingue », les importations, d'après le chiffre publié par M. Lerat, furent de 15.000 tonnes en 1827. En 1831, elles se trouvaient presque au même niveau que les importations de 1754 ou 1769 par exemple, avec 20.741 tonnes, grâce à l'île Bourbon qui remplaçait à Nantes St-Domingue et dépassait les Antilles. Des alternatives de baisse et de hausse suivirent : 14.000 tonnes en 1839, 16.360 en 1843, 20.000 en 1847, 15.000 en 1851, 21.875 en 1853 pour ne citer que les renseignements statistiques de M. Lerat et de Le Beuf (21) qui n'ont pu trouver place dans notre tableau n° 8. Enfin en 1855 les sucres entrés s'élevèrent au chiffre maximum de 40.651 tonnes. Nantes était alors un important marché de sucre à cause des débouchés augmentés par le chemin de fer et par la capacité des raffineries. Cependant le sucre colonial étant cher, depuis 1818, des sucres venaient non seulement de la Havane mais encore de l'Inde et de l'Indo-Chine. Les sucres étrangers avaient déjà fait ainsi véritablement leur apparition (828 tonnes en 1833, 358 en 1847, 2.000 en 1848).

Les exportations n'avaient pas correspondu aux entrées. Qu'on en juge par les chiffres suivants : celui de 1789 (1 tonne) étant mis à part comme très douteux, 14.730 tonnes (29.260.000 l.) en 1791; rien en 1802, Nantes recevant du sucre de l'étranger; 28 tonnes en 1831, 90 en 1845, etc... et exceptionnellement 571 tonnes en 1855. Une certaine

(20) Voir sur la question l'ouvrage de G. Lerat, *op. cit.* p. 71-123.

(21) Le Beuf, *op. cit.*, p. 314.

quantité de sucre était expédiée par la Loire pour être consommée à l'intérieur de la France malgré la concurrence des sucres de betteraves. Les nations absorbant une partie de la production nantaise étaient la Suisse, l'Italie, la Suède et la Norvège. La politique sucrière assez incohérente de la France avec les primes à l'exportation depuis 1816, le drawbach depuis 1833, l'établissement de 6 sucreries de betteraves à Nantes, entre 1825 et 1830, n'avaient donc pas produit d'excellents résultats à l'exportation pour les raffineries nantaises au nombre de 12 en 1790 hors ville, de 4 en 1815, de 13 en 1838, surtout dans le quartier de Richebourg, de 10 en 1842, consommant les 9/12^e des sucres importés, de 3 en activité vers 1850 et davantage ensuite.

§ 2. — CAFÉ

Comme le sucre, le café importé, avec ses 6.428 tonnes environ (12.857.500 l.) en 1790, dépassa son total de 1789 (5.575 tonnes ou 11.150.300 l.). C'était la quantité maxima que jamais Nantes ait reçue. Si étrange que cela puisse paraître, étant donnée la baisse des importations de café après 1790, les sorties furent supérieures à celles de l'année précédente : 3.779 tonnes environ contre 3.013 ou 7.559 milliers contre 6.026. De 487 tonnes approximativement en 1802 (975.200 l.), le café occupant toujours la seconde place des denrées coloniales, était monté à 888 tonnes en 1831 si on en juge par les renseignements que nous possédons. Il continua d'augmenter presque sans arrêt si ce n'est en 1848 et 1850, jusqu'en 1855 avec 3.918 tonnes venant d'Haïti, du Brésil, du Vénézuëla et des Indes, souvent *via* l'Angleterre et les Pays-Bas. Quant à la sortie par mer elle dut rapidement cesser presque totalement après 1791, car aucun document ne la mentionne ; même les statistiques de 1793 et 1802, parmi les exportations de Nantes. Les étrangers devenus maintenant importateurs n'avaient plus besoin de venir prendre du café des Iles aux entrepôts de Nantes.

§ 3. — COTON

Dépassé seulement par le chiffre de 1788, le coton importé en 1789 marquait en somme l'apogée de son trafic à Nantes. Il représentait 926 tonnes environ (1.852.300 l.). Déclinant fortement sous la Révolution comme celle des autres produits coloniaux, les entrées de coton avaient recouvert leur importance aux environs de 1831, avec 956 tonnes, qui augmentèrent ensuite. Suivant le même sort que le café, elles subirent une légère chute en 1848 et 1850 pour terminer à 1.448 tonnes en 1855. Mais au lieu de provenir des Iles, le coton était apporté d'Angleterre, ce qui eut la conséquence suivante : les réexportations montant encore à 386 tonnes approximativement en 1793, cessèrent désormais à peu près complètement, le développement des manufactures tissant le coton en France empêchant sans aucun doute de distraire une portion du duvet acheté à l'étranger pour l'envoyer à l'étranger, qu'au surplus l'Angleterre, avec sa puissante marine fournissait en matière première, quand ce n'était pas en tissus. Et pourtant Nantes rêvera dans quelques années de devenir le port du coton américain au détriment du Havre, en alimentant par transit ou cabotage l'Europe centrale (23).

§ 4. — POIVRE

Denrée coloniale par excellence, le poivre fourni par la Hollande en 1789 atteignait un assez faible poids : 65 tonnes, c'est-à-dire 126.400 l., quantité précédée en importance par celles de 1760 (le maximum au XVIII^e siècle), de 1764, de 1779, etc... Après être provisoirement disparues durant les guerres les importations avaient repris une ampleur sous la Restauration. Ne trouve-t-on pas en effet 461 tonnes en 1831 ? Le processus de baisse et de hausse amenèrent ces importations à 892 tonnes en 1850,

(22) Arch. Nat., F¹² 1678. — Huet, *op. cit.*, tableau n° 28.

(23) *La Chambre de Commerce, op. cit.*, p. 23.

total qui, croyons-nous, n'a jamais été atteint depuis ce temps, et devait laisser derrière lui les 548 tonnes de 1855. Les Indes, les Pays-Bas et l'Angleterre fournissaient le poivre, la Hollande tenant toujours la tête de ce négoce comme dans le passé. De réexportation importante, il ne pouvait pas plus en être question qu'au XVIII^e siècle.

§ 5. — CACAO

Le cacao, qui avait toujours rivalisé au point de vue rang, avec le poivre, triomphait légèrement en 1789 avec 88 tonnes (176.000 l.), mais la lutte que nous ne pouvons suivre de 1790 à 1830, faute de posséder les chiffres du poivre, reprit plus vive au XIX^e siècle, le cacao ayant généralement le dessous, sauf en 1855, par suite d'un chassé-croisé avec la denrée rivale. Le « curriculum vitæ » des importations de cacao à Nantes s'était traduit dans son ensemble par une hausse de 1831 à 1844 et une baisse de 1845 à 1851 ou même plus tard. Le Brésil, Cuba, la Nouvelle-Grenade, remplaçaient les « Isles françaises » dans l'approvisionnement de Nantes en cacao.

§ 6. — RIZ

Des Indes françaises, la mission d'importer du riz à Nantes était passée à l'étranger. Ce produit, qui apparaissait d'une façon assez instable sur le marché nantais au XVIII^e siècle comme l'atteste par exemple le total de 1789 : 110 tonnes ou 220.700 l., se montra tout aussi irrégulier, oscillant de 84 tonnes en 1831 à 1 en 1835, etc... et se tenant finalement entre 540 et 440 de 1850 à 1855. La seconde moitié du XIX^e siècle se chargera de lui donner plus de fixité et plus d'essor. En attendant, c'était l'Angleterre qui apportait le produit que Nantes réexportait dans les colonies françaises.

§ 7. — MARCHANDISES DISPARUES

A) *Indigo*

Avant de cesser de figurer dans le trafic de Nantes,

les importations et les exportations d'indigo s'affaissèrent continuellement, passant de 345.800 l. (172 tonnes) importées en 1789 à 45 kgs (90 l.) en 1802, de 116.800 l. (58 tonnes) exportées en 1790 à 77.700 l. ou 38 tonnes l'année suivante, les documents étant muets sur les années postérieures.

B.) *Rocou*

Quant au rocou, il n'y a guère besoin d'insister sur son sort. L'année 1791 le présenta pour la dernière fois, pensons-nous, dans les statistiques, sous un poids peu élevé : 36 tonnes, c'est-à-dire 72.400 livres.

CHAPITRE III

Pays.

L'étude de l'importance du trafic global nous a révélé les phases par lequel celui-ci est passé de 1789 à 1857. D'autre part, la revue des matières constituant les éléments du commerce nantais nous a indiqué la nature et la composition de ce dernier. Il ne nous reste plus, pour bien connaître sa physionomie précise qu'à montrer la part de chaque contrée dans le mouvement du port de Nantes en rappelant par une simple énumération les marchandises qui composèrent le trafic de chaque pays avec Nantes.

Section A. — TRAFIC NATIONAL

§ 1. — MÉTROPOLE

A) *Cabotage.*

D'après les statistiques de 1790 (1), le cabotage de Nantes se serait élevé à 77.354 t^x entrés et 108.939 t^x sortis, les petits ports de l'Océan prenant les deux tiers de ces chiffres, le surplus se partageant entre Bordeaux (surtout à la sortie) Bayonne et Marseille, Rouen, La Rochelle, Dunkerque, Le Havre. Réduit en 1793 (2) à 40.508 t^x et 33.792 t^x, le cabotage nantais, bloqué pour ainsi dire vers 1799 (blés et farines) par les escadres anglaises au large de Quiberon et de la Vilaine (3), représentait en 1802, 7.723 tonnes de subsistances expédiées principalement à Rouen,

(1) Arch. Nat., F¹², 1668.

(2) Arch. Nat., F¹², 1679.

(3) Levasseur (Histoire), *op. cit.*, t. II, p. 41.

Bordeaux, Brest, Bayonne, etc... selon les tableaux de Huet (4) (le petit cabotage se chiffrait à 26.305^{tx} entrés, 17.610^{tx} sortis).

Après le blocus continental, qui paralysa le cabotage, comme le montrent les tonnages globaux de Nantes sous l'Empire, ceux-ci étant composés pour ainsi dire uniquement de caboteurs, les relations des ports français avec celui de Nantes en 1816 (5) étaient de 47.228^{tx} environ à l'entrée et 61.482^{tx} à la sortie ; en 1820 (6), 38.758^{tx} et 40.020^{tx} chargés. Depuis 1831 (7) on est bien renseigné et possède la liste complète des chiffres du cabotage qui, de 94.693^{tx} chargés à l'entrée et 55.492^{tx} à la sortie, évolua jusqu'en 1857, entre 145 et 95.000^{tx} d'une part, 68 et 240.000^{tx} d'autre part. Inutile d'ajouter que le petit cabotage fut très supérieur au grand. Les chiffres, à partir de 1841, permettent d'évaluer la proportion à 10 ou 12 fois. Il y avait un changement notable avec les résultats de 1790, attestant dès avant 1830 l'extension des relations de Nantes avec les autres ports de France.

Le cabotage, sans changement depuis la Restauration, transportait les sels des côtes, des vins, des bois, des céréales, un peu de sucre et parfois des denrées coloniales, quelques matériaux, etc... Il avait encore le beau rôle avec le faible développement des chemins de fer, qui allaient le concurrencer sur bien des points du territoire (8).

B) *Trafic fluvial.*

On est fort mal renseigné sur l'importance du trafic fluvial assuré principalement par la Loire. Il n'est pas possible de connaître l'importance, nous l'avons vu, du commerce de la Loire, vers 1789-1790. Nous ne sommes

(4) Huet, *op. cit.*, tableaux n^{os} 17 et 18.

(5) Arch. Nat., F¹² 611^a.

(6) Arch. Ch. de Com., B 87.

(7) *Tableau du Commerce de la France*, année 1831 et sqq.

(8) Le Beuf, *op. cit.*, p. 263-264, 309.

pas plus avancés sous l'Empire et la Restauration. Mais on n'ignore pas (9) que la navigation en Loire continua d'être très difficile et d'être abandonnée progressivement jusqu'à la renaissance industrielle du début du XIX^e siècle. Sous la Monarchie de Juillet les services réguliers firent d'Orléans à Nantes un gros trafic qui, en 1851, année de l'achèvement du tronçon ferré Paris-Nantes longeant le fleuve, était évalué à 100.000.000 de tonnes kilométriques, soit 329.000 tonnes environ (10) chiffre à peu près égal à celui de la Seine entre Paris et Rouen. Le chemin de fer stimula quelque temps le trafic fluvial qui, à partir de 1851, déclina progressivement jusque vers 1860. Les marchandises transportées de Nantes vers Orléans, ou vice-versa, appartenaient à toutes les catégories : houille de Blanzy, fers du Centre, vinaigres, céréales, tuffeaux, etc..., à l'arrivée à Nantes ; houille anglaise, produits exotiques, sel, etc..., au départ.

Quant au canal de Nantes à Brest, il était encore à ses débuts, mais sans doute donnait lieu à un mouvement assez important de batellerie.

§ 2. — COLONIES

De sa gamme coloniale si riche en 1790, Nantes, fut privée partiellement sous l'Empire et quand la Restauration ramena la Paix, une partie des colonies était passée sous la main de puissances étrangères. Il ne restait plus que les Antilles, Cayenne, le Sénégal, la Réunion. Cayenne ne comptait guère et le Sénégal ne pouvait plus être aussi important pour Nantes que par le passé.

Vers 1830 (11) les importations coloniales se bornaient principalement aux sucres, au café, au coton, aux bois, à l'indigo et au poivre ; les exportations de Nantes aux

(9) Cf. Gallouédec, *op. cit.*, p. 335-337, et Abel Durand (Loire), *op. cit.*, p. 5.

(10) Pour obtenir ce résultat, il suffit de diviser les 100.000.000 tonnes kilométriques par le nombre de kilomètres : 310 environ.

(11) Cf. Le Beuf, *op. cit.*, p. 253 (tableau) et 254.

colonies consistaient en produits industriels, en salaisons, en planches, en chaux, en meules, etc... En 1855 (12), les produits coloniaux n'avaient guère varié, cependant à côté du sucre, du café, des bois, on notait les girofles, les cuirs, le tafia, tandis que les marchandises exportées comprenaient des meules, des chevaux, de la chaux et d'autres matériaux (ardoises, briques), de la farine, des salaisons, des conserves alimentaires, du bois en planches et en feuellards, des articles de Paris, etc...

A) *Les Antilles.*

Les « Isles », comme on les appelait d'ordinaire à Nantes, étaient à leur apogée commerciale avec Nantes, en 1790 : 40.461.354 l. de marchandises importées, 11.440.000 l. exportées (valeur). De 1792 à 1793, le tonnage baissa des 3/4. En 1802, le commerce des Antilles se bornait à 1.785.173 fr. d'importation et 900.000 fr. seulement d'exportation. Quelle décadence cruelle pour Nantes, qui avait perdu le 1/20^e de ses entrées des Iles et le 1/5^e de ses sorties ! Le mécanisme commercial était brisé depuis l'émancipation des Noirs qui empêchait pratiquement la traite. Après 1815, le trafic avec les Antilles reprit, mais ni la Martinique, ni la Guadeloupe ne purent s'opposer à la concurrence de la Réunion commerçant, croyons-nous, désormais sous son nom au lieu de celui des Indes et qui fournissait les mêmes produits coloniaux (13) en particulier les sucres, etc... (voir au chapitre précédent ces produits). La moyenne vers 1826-1828 (14) des entrées de la Martinique était de 6.600 ^{tx}, celles de la Guadeloupe 6.300 ^{tx}, celles de la Guyane 1.700 ^{tx}. De 1837 à 1857, les importations de la première tombèrent aux environs de 700 ^{tx}, celles de la Guadeloupe furent moins faibles (800 à 4.900 ^{tx}), ainsi

(12) Cf. Le Beuf, *op. cit.*, p. 505.

(13) Cf. Libaudière, *op. cit.*, p. 413.

(14) Arch. Ch. de Com., B 90.

que ses exportations : 3.600 à 6.500 t^x contre 800 à 2.900 t^x pour la Martinique et 600 à 2.800 t^x pour la Guyane.

B) *La Réunion.*

En pratique nouvelle venue à Nantes, l'île Bourbon, dès 1826 (15) atteignit un mouvement d'importation de 6.370 t^x à Nantes, ce qui la mettait à égalité avec la Martinique et la Guadeloupe.. Mais rapidement elle dépassa les deux îles réunies, en marquant de 7.400 t^x entrés en 1837 à 9.620 t^x en 1851 et 22.054 t^x en 1855, contre 11.509 t^x sortis en 1837 et 25.489 en 1855. L'essor très marqué du commerce de la Réunion à Nantes ne commença qu'en 1853, sans arrêt dans les deux sens. Nous pensons que la soudaineté de cet essor est due à l'établissement d'une ligne régulière à voile entre Nantes, Maurice et la Réunion. On portait à la Réunion des espèces ou des traites et on rapportait, grâce à des voyages intermédiaires entre Maurice-La Réunion et les Indes, du riz, du blé, du grain et des engagés indiens remplaçant le « bois d'ébène » (16).

C) *Sénégal et Guinée.*

Bornées à quelques centaines de tonneaux en 1826-28 (17) : 350 en moyenne, les entrées du Sénégal et de la Guinée furent dans l'ensemble un peu plus élevées de 1837 à 1856, variant entre 100 t^x et 1.350 t^x, tandis que pour la même période les sorties s'échelonnaient de 160 à 1.700 t^x, avec un tendance très nette à l'affaiblissement depuis 1848, qui marqua une décadence pour ce trafic.

D) *Indes françaises.*

De 531 t^x en 1828 (18), les importations des

(15) *Idem.*

(16) Le Beuf, *op. cit.*, p. 305-306.

(17) Voir *supra*, note 14.

(18) *Idem.*

Indes françaises passèrent d'une façon très instable à 69, 3 à 600 t^x, voire même 1.450 t^x en 1847. Quant aux exportations nantaises, il n'en était pour ainsi dire jamais question. Et la chose est aisée à comprendre quand on connaît le mécanisme des échanges signalé plus haut au sujet de La Réunion.

· E) *Algérie.*

Avant 1857, on peut dire que Nantes n'a jamais reçu par mer de produits venant d'Algérie, du moins en droiture. Au contraire, les exportations dont nous trouvons la trace à partir de 1841, varièrent de 1.880 t^x à 62 t^x seulement.

§ 3. — PÊCHES LOINTAINES

Nantes qui, au milieu du XVIII^e siècle, avait été un grand port de pêches lointaines, en particulier pour la morue, tenta de reprendre au début du XIX^e siècle une part notable de cette pêche en y adjoignant celle de la baleine. Le tonnage des entrées de la pêche à la morue furent assez capricieuses. Il était de 300 t^x environ à 1.300 t^x entre 1826 et 1855. Les sorties mentionnées à partir de 1840 allèrent plutôt en diminuant (700 à 100 t^x). La pêche de la baleine, introduite à Nantes vers 1817 par l'armateur Dobrée (19) ne fut jamais très forte au point de vue du tonnage : 300 t^x en moyenne à l'entrée, exceptionnellement 1.800 t^x en 1840 ; 600 t^x en moyenne à la sortie, mais sans aucune continuité, car en 1855 cette pêche était déjà passée aux mains du Havre.

Section B. — TRAFIC INTERNATIONAL

Le trait qui caractérisa ce commerce, de 1789 à 1857, fut le changement dans l'ordre entre les nations fréquentant le port de Nantes. La Hollande, occupant la première place depuis des siècles, céda le pas à l'Angleterre, à l'importation comme à l'exportation. Les autres nations

(19) Le Beuf, *op. cit.*, p. 245, 308.

européennes, y compris les Etats-Unis, alternèrent au point de vue du rang, suivant les années.

§ 1. — ANGLETERRE

Jusqu'en 1792, le tonnage de l'Angleterre augmenta, surtout à l'entrée (voir le tableau n° 9), puis baissant subitement pour reprendre un peu vers 1802 (d'après la valeur c'était le 1/7^e de 1790) et disparaissant totalement sous l'Empire (20), en 1816 il était d'un quart environ inférieur aux totaux de 1790 : 1.782 t^x à l'entrée, 2.924 à la sortie au lieu de 2.237 et 3.768 (en 1802 la valeur des sorties avait atteint le 1/30^e de 1790, avec 11.974 fr. de marchandises). Le silence des statistiques ne permet pas de voir comment le tonnage arriva à 22.551 t^x et 16.533 t^x chargés en 1841, progressant sans à coup à l'importation jusqu'à 61.728 t^x en 1855 et, avec des fléchissements à l'exportation, jusqu'à 4.641 t^x chargés après avoir atteint 54.693 t^x en 1850, réalisant alors approximativement le 1/5^e du trafic global de Nantes, grâce incontestablement aux abondantes importations de houilles et aux sorties de sucres en retour.

La liste des marchandises entrées (21) se résumait en dehors du charbon, au fer, à la fonte, au noir animal, au chanvre, au suif, à des planches, etc. ; celle des produits sortis aux céréales, au lin, au vinaigre, etc...

§ 2. — BELGIQUE

Faisant partie des statistiques de l'Empire, le tonnage de la future Belgique, en 1790, se montait à 1.811 t^x entrés et 5.454 sortis. Il ne cessa dans l'ensemble de baisser à l'importation avec de faibles chiffres, dont le plus petit fut celui de 1845 : 70 tonneaux presque décuplés en 1855,

(20) D'après les états d'entrées et de sorties du port de Nantes sous le Premier Empire. (Arch. Ch. de Com., B 90 ; Arch. Nat., F¹² 1688^a, 1727^a, 1746, etc.).

(21) Voir *supra*, p. 352, note 5.

TABLEAU
N° 9

TONNAGE chargé ou VALEUR

É T R						
ANNÉES	Angleterre	Empire ou Belgique	Hollande	Hanse ou Nord et Prusse	Danemark et Norvège	Suède
1790	797.340 l. 2.237 tx	» 1.811 tx	2.891.056 l. 4.807 tx	2.726.445 l. 4.020 tx	145.100 l. 2.542 tx	821.6 1.2
1791	»	»	»	»	»	»
1792	7.951	1.070	4.992	3.160	1.862	»
1793	320	»	590	330	190	»
A 1802	112.600 fr.	»	1.015.919 fr.	3.047.957 fr.	113.623 fr.	491.4
1816	1.782 tx	»	1.420 tx	2.408 tx	»	»
1841	22.551	152	2.663	345	5.151	1.4
1845	29.676	70	2.761	5.399	13.231	4.1
1848	37.004	390	1.460	2.377	6.182	2.0
1850	45.739	125	1.985	2.697	10.535	4.1
1855	61.728	617	2.173	5.755	6.161	2.2
1790	331.316 l. 3.768 tx	» 3.454 tx	997.472 l. 7.907 tx	11.991.383 l. 5.467 tx	352.632 l. 2.050 tx	1.179.9 9
1791	»	»	»	»	»	»
1792	3.627	6.086	8.423	6.300	1.450	1.0
1793	264	180	90	3.325	90	»
B 1802	11.974 fr.	»	313.497 fr.	482.318 fr.	36.546 fr.	29.0
1816	2.924 tx	»	1.916 tx	1.006 tx	»	»
1841	16.533	1.101	473	806	190	»
1845	3.514	3.366	2.886	275	198	»
1848	23.472	60	626	152	»	»
1850	54.693	320	639	79	796	»
1855	4.641	»	569	167	»	»

Nota. — Chiffres établis d'après Arch. Nat., F¹² 1668 ; pour le tonnage Huet, *op. cit.*, t. n° 26, pour la valeur de 1790 ; Arch. Nat., F¹² 1671, pour 1791 ; Arch. Nat., F¹² 252 1792 ; Arch. Nat., F¹² 1679, pour 1793 ; Huet, *op. cit.*, tableau n° 26, pour la valeur en

YS des ENTRÉES (A) et SORTIES (B)

GER

COLONIES

ussie	Espagne	Portugal	Italie	Etats-Unis	TOTAL	Afrique	Iles d'Amérique ou Antilles
»	1.673.730 l.	114.317 l.	»	378.538 l.	9.548.155 l.	—	40.461.354 l.
030 tx	2.179 tx	120 tx	350 tx	1.900 tx	22.216 tx	—	»
»	»	»	»	»	»	46.751 tx	»
280	3.613	186	795	1.170	25.709	500	41.572
»	760	160	»	3.679	6.019	220	10.408
»	882028 fr.	1.818.702 fr.	»	3.448 039 fr.	10.930 351 f.	—	1.785.173 liv.
»	1.032 tx	2.426 tx	»	3.000 tx	—	3.220 tx	—
273	1.764	148	593	1.703	—	* 63.730	—
043	1.138	»	348	2.939	—	* 85.118	—
397	745	»	229	2.789	—	* 74.865	—
859	1.607	»	791	2.109	—	* 87.244	—
»	8.587	2.605	237	3.907	—	* 137.644	—

10 tx	2.500.000 l.	1.607.289 l.	»	795.954 l.	28.718 009 l.	10.510.318 l.	11.400.000 l.
»	787 tx	725 tx	1.270 tx	360 tx	29.007 tx	—	—
»	»	»	»	»	»	57.989 tx	—
»	1.895	930	390	1.060	31.321	8.132	29.656
»	310	»	»	626	4.885	764	6.854
»	883.020 fr.	1.233.454 fr.	—	424.825 fr.	3.415.144 f.	1.600.000 liv.	900.000 liv.
»	964 tx	1.362 tx	—	6.884 tx	—	6.272 tx	—
47	198	148	—	367	—	* 50.033	—
»	700	291	—	1.235	—	* 39.418	—
30	291	»	—	497	—	* 41.061	—
»	1.028	166	—	1.663	—	* 79.542	—
»	4.069	2.326	—	1.112	—	* 57.637	—

(*) Total y compris les colonies.

a. Nat., F¹² 611^a (incomplet) pour 1816 ; Tableau du Commerce de la France, à partir de
. Pour le tonnage global, se reporter au tableau n° 7.

617^{tx}, tandis que les exportations marquèrent 3.366^{tx} en 1845, 60^{tx} seulement en 1848 et rien en 1855.

De Belgique, Nantes recevait du noir animal, un peu de charbon et des toiles contre lesquelles le port expédiait des vins, du vinaigre, du sel et quelques denrées coloniales.

§ 3. — HOLLANDE

Supérieur au tonnage hollandais de 1790, celui de 1792 représentait 4.992^{tx} entrés, 8.423 sortis (4.807 et 7.907 en 1790) ne put jamais revivre à Nantes avant 1857 (la valeur de 1802 à l'importation : 1.015.919 fr. étant les 5/14^e environ de 1790, à l'exportation le 1/3 : 313.947 francs). Le tonnage était diminué encore des 3/4 de son résultat antérieur, en 1816 : 1.420^{tx} et 1.916^{tx}. La courbe des importations, élevée à 2.761^{tx} en 1845 fléchit avant de terminer à 2.173^{tx} en 1855 ; le graphique des exportations, un peu différent, atteint son maximum dans la première moitié du XIX^e siècle, en 1845 : 2.886^{tx} et décrut jusqu'à 569^{tx} en 1855. Le trafic avec la Hollande était arrivé au 4/100^e environ du tonnage nantais. Qu'il était loin du 1/20^e environ détenu encore en 1792 ! Les fourrages accompagnés d'orge, de noir animal, de fromages, etc., arrivaient à Nantes des Pays-Bas que gagnaient les vins, l'ocre, quelques denrées coloniales, des pierres à fusils, etc...

§ 4. — PAYS HANSÉATIQUES ET ALLEMANDS

Le tonnage des pays hanséatiques et allemands, légèrement inférieur au chiffre hollandais en 1790 et 1792, était en hausse cette dernière année-là à la sortie, en baisse à l'entrée (6.300^{tx} et 3.160^{tx}). Après une chute quasi verticale, si on excepte la valeur formidable des entrées en 1802 : 3.047.957 fr. supérieures à 1790, le tonnage, ressuscita en 1816 avec 2.408^{tx} entrés, 1.006^{tx} chargés, s'affaiblissant pour ainsi dire sans répit à l'exportation (en 1802 valeur des 2/5^e de 1790), reprenant au con-

traire une vigueur plus grande non sans à-coup, à l'importation. Le résultat de 1855 : 5.755^{tx} dépassait pour celle-ci les données de 1845.

Hambourg, qui personnifiait en quelque sorte la Hanse et l'Allemagne commerciales, apportait aux Nantais des métaux : zinc et plomb; du noir, du suif, de la cire, etc., auxquels Nantes répondait par des vins, du vinaigre, de l'ocre, etc...

La Prusse se livrait à un trafic similaire au trafic hollandais.

§ 5. — DANEMARK, NORVÈGE, SUÈDE

Double environ du volume suédois (1.220^{tx} et 909^{tx}), le tonnage danois en 1790 était de 2.542^{tx} entrés et 2.050^{tx} sortis. En 1802, la valeur des entrées danoises n'avait guère changé, celle des sorties avait diminué des 9/10^e. Quand en 1841 nous retrouvons la trace du tonnage, après la baisse due à la Révolution (voir les chiffres qui montrent qu'en 1792 les sorties pour la Suède furent supérieures à celles de 1790), celui-ci était de 5.151^{tx} et 190^{tx}. Une hausse suivie de deux affaiblissements distincts signala le trafic suédois comme le trafic danois, à l'importation. Quant aux exportations chargées, elles furent à peu près nulles, sinon tout à fait. Des bois et des planches, du fer, du noir animal, du suif, du chanvre, entraient ainsi dans la basse-Loire maritime et rien en pratique n'en sortait par le Danemark, la Norvège ou la Suède. Ce dernier pays, en 1802, avait vu ses entrées affaiblies de moitié en valeur et ses sorties diminuées de plus des 97/100^e par rapport à 1790.

§ 6. — RUSSIE

A la façon des autres pays, le trafic russe à Nantes, de 1790 à 1855, a oscillé, mais les chiffres, à partir de 1841, furent bien supérieurs à l'entrée, inférieurs à la sortie, au tonnage de 1790, 3.397^{tx} ayant été le maxi-

mum des entrées, en 1848, 310^{tx} le maximum des sorties en 1790. Rarement les navires russes vinrent de la Mer Noire ; c'était surtout la Baltique qui intéressait Nantes. Les produits trafiqués étaient les mêmes que ceux des pays scandinaves précités.

§ 7. — ESPAGNE ET PORTUGAL

En 1790 et 1816, le tonnage espagnol et le tonnage portugais furent intervertis à l'entrée, le premier étant de 2.179^{tx} en 1790, le second de 2.426^{tx} en 1816. Mais l'Espagne qui, en 1802, avec le Portugal, avait maintenu à ses exportations le chiffre de 1790, tandis que ses importations avaient été réduites de moitié, reprit l'avantage, distançant toujours désormais les importations du Portugal (accrues en 1802 de seize fois environ le résultat de l'année 1790), comme les exportations pour ce pays : 4.069^{tx} sortis chargés à destination de l'Espagne en 1855, 2.326^{tx} vers le Portugal.

A part le minerai espagnol à l'entrée, les fruits de la Péninsule (fruits secs, oranges), faisaient presque seuls l'objet d'importations à Nantes, avec du plomb et de la farine, les exportations n'existant pour ainsi dire pas, sauf vers 1855 (peaux préparées).

§ 8. — ETATS ITALIENS :

Vers 1790, Nantes ne recevait guère la visite que de navires de Naples, ceux de Gênes, de Toscane ou des Etats de l'Eglise étant rares dans l'Océan.

Les chiffres des entrées italiennes ne varièrent guère de 1790 à 1855, traçant des cycles entre 795^{tx} (1792) et 237^{tx} (1855). Ceux de la sortie furent très rares après 1792 (390^{tx}), aussi est-ce la raison pour laquelle nous n'avons pu en faire figurer dans notre tableau. La liste des produits commerciaux est mal connue.

§ 9. — AUTRICHE (22).

Le commerce de l'Autriche avec Nantes fut toujours avant 1856 du même ordre de grandeur que le trafic italien, mais cependant plus instable et il ne comprit presque jamais de sorties. Les renseignements précis manquent sur les matières de ce commerce de 130 à 1.200^{tx} (moyenne 4 à 500^{tx}), qui ne débuta guère à Nantes avant la Restauration.

§ 10. — ETATS-UNIS

Centième partie à peu près du commerce de Nantes en 1790, le tonnage des Etats-Unis, jeune république pleine de promesses, ne faillit pas à ces signes. Il est vrai, ce fut le seul état important contre lequel la France n'ait pas lutté pendant la Révolution et le Premier Empire; le résultat de 1793 : 3.679^{tx} entrés, est significatif à cet égard, comme le sont la valeur des importations en 1802 : 3.448.030 fr. (presque le déculpe de 1790) et des exportations : 428.825 fr. (4/7^e de 1790), les rares mentions de navires américains dans les états du bureau du port de Nantes en 1806-1808 (23), époque où ils apportaient des céréales et quelques produits coloniaux. De 1816 à 1855, les entrées se tinrent entre 2.100 et 3.900^{tx}, tandis que les sorties, plus variables, bondirent de 1.060^{tx} en 1792 à 6.884^{tx} en 1816, pour fléchir entre 367^{tx} et 1.663^{tx} en 1850.

§ 11. — COLONIES ÉTRANGÈRES

De toutes les *possessions* coloniales étrangères, ce furent celles de l'*Espagne* (Antilles, Philippines, Amé-

(22) Nous empruntons les chiffres de l'Autriche, comme ceux des colonies étrangères et pays divers plus loin, aux mêmes sources que pour les autres pays, mais leur faible importance ne méritait pas qu'ils figurassent dans notre tableau n° 9.

(23) Arch. Ch. de Com., B 90.

rique), qui occupèrent, avant 1856, la première place à Nantes, avec un trafic de 500 à 3.000 ou 4.000 ^{tx} à l'entrée, 120 à 1.400 ^{tx} à la sortie. Ces colonies fournissaient surtout du sucre (24). Venaient après elles, le commerce avec les *colonies hollandaises* (Indes et Antilles) : 250 à 2.100 ^{tx} entrés, 450 à 1.400 ^{tx} sortis. Les *colonies anglaises* (Indes, Antilles, Afrique et Amérique) ne cessèrent de faire des progrès dans le trafic de Nantes entre 1841 et 1856 à l'entrée comme à la sortie : 500 à 4.000 ^{tx} entrés, 200 à 3.500 ^{tx} sortis. L'île Maurice n'avait pas la part la moins belle dans ce commerce colonial ; de même les Indes, *via* Calcutta, avec leurs importations de riz, de café, de sucre, d'étain, de sésame (oléagineux), de peaux, de poivre, de salpêtre, de shells-lac, de cornes, vers 1855, pour les raisons que nous connaissons déjà (25).

§ 12. — PAYS DIVERS

A part le *Pérou*, du reste assez négligeable, Haïti et le Brésil furent les seuls pays hors d'Europe méritant d'être cités. Les entrées et les sorties d'*Haïti* atteignirent plusieurs fois, après 1841, 1.000 à 2.000 ^{tx}, mais elles eurent une tendance assez nette à diminuer à partir de 1848. Quant au *Brésil*, fournisseur de sucre (26), ce fut l'inverse pour les importations, croissantes seulement à partir de 1852, entre 1.000 et 2.400 ^{tx}, tandis que les exportations, plus irrégulières, varièrent de 125 à 1.300 ^{tx}.

CONCLUSION

Si l'on jette un coup d'œil en arrière sur le trafic de Nantes depuis la Révolution, on constate qu'après une

(24) Le Beuf, *op. cit.*, p. 308.

(25) Le Beuf, *op. cit.*, p. 308. — Cf. *supra*, p. 371 et note 16.

(26) Cf. *supra*, note 24.

destruction presque complète de 1790 à 1815, celui-ci a repris assez sensiblement sous la restauration. Mais une transformation s'était opérée. Le commerce colonial était loin de ressembler à celui antérieur et au point de vue des pays et au point de vue de l'importance. Nantes demeurait cependant un marché colonial encore assez considérable. Toutefois, se rendant bien compte que sa primauté coloniale ne lui serait jamais rendue, le port s'attacha à développer ses relations avec les pays d'Europe. Il y réussit dans une certaine mesure, tout en cherchant à compenser le mauvais état de la basse-Loire maritime par l'éclosion d'importantes installations industrielles variées. La période de 1789-1851 fut bien pour Nantes une période de transition décadente, car le tonnage du port, de 145.000 ^{tx} vers 1816 s'éleva seulement jusqu'à près de 500.000 ^{tx} ce qui était relativement peu par rapport à 1789.

IV

DE LA NAISSANCE DE S^T-NAZAIRE
A NOS JOURS

(1857-1928)

Efforts de redressement amenant la Résurrection

TITRE I^{er}

ORGANISATION ⁽¹⁾

CHAPITRE PREMIER

Direction et Exploitation

Section A. — ADMINISTRATION

L'organisation commerciale de Nantes, comme du reste celle des autres ports, ne subit pas de modifications profondes aux environs de 1857. Elle repose toujours dans ses grandes lignes sur les bases politiques et administratives posées par le Consulat. Aussi cette organisation n'évoluera-t-elle guère. C'est à peine si un ou deux organismes changera légèrement d'importance.

§ 1. — LE POUVOIR CENTRAL

a) *Suite du Second Empire* (2). — Poursuivant la brèche qu'il avait faite dès 1853 dans la « muraille douanière », en 1860, Napoléon III modifia profondément sa politique commerciale par la signature d'un traité de commerce avec l'Angleterre. Ce libéralisme économique n'intéressa pas Nantes comme on pourrait le croire et cela pour des raisons plutôt physiques qu'économiques

(1) Dans le présent titre, notre exposé se bornera aux renseignements principaux, de façon à rester dans le cadre dynamique que nous nous sommes assignés. Pour la même raison, nous ne nous appesantirons pas sur l'organisation actuelle (1928) qui fait l'objet en ce moment d'une étude statique destinée à paraître prochainement.

(2) Levasseur (Histoire), *op. cit.*, II, p. 293-304. — La Chambre de Commerce de Nantes, *op. cit.*, p. 24, 27. — Libaudière, *op. cit.*, p. 414.

dont nous reparlerons. Des lois marquèrent à nouveau une collaboration du gouvernement avec les Assemblées : Corps Législatif et Sénat. Mais la question des sucres, toujours aussi délicate, malgré la création d'un entrepôt de sucre indigène à Nantes en 1864, ne fut pas réglée conformément aux intérêts nantais. Et les autres mesures douanières ou sur la navigation prises ensuite par le Second Empire furent, nous le verrons, sans efficacité à Nantes.

En 1860, le gouvernement avait témoigné l'intérêt particulier qu'il portait à ce port en lui attribuant un crédit de 4 millions pour la Loire, puis en 1861 la ligne du Brésil et en 1866 une subvention aux études sur la navigabilité possible de la Loire. Jusqu'à ce moment (3) les travaux entrepris à Nantes l'avaient été comme dans les autres ports, par l'affectation des droits de tonnage levés sur la navigation.

b) *Troisième République* (4). — L'administration commerciale, sous la III^e République, a été exercée par le Parlement, assez souvent en accord avec le gouvernement, qui semble s'être intéressé à Nantes plus que les régimes précédents du XIX^e siècle. Toutefois, celui-ci s'occupa de Nantes dans une proportion plus faible que celle des autres ports, particulièrement en matière de travaux, comme il ressort de la comparaison des dépenses faite pour les principaux ports (5). La loi de budget, en 1871, augmentant les droits sur de nombreuses matières commerciales de Nantes, créant un droit de quai, etc., les solutions données à la question des sucres ne furent

(3) Perreau, *op. cit.*, I, p. 289.

(4) Sauf indication contraire, consulter Levasseur (Histoire), *op. cit.*, II, p. 352-353, 401-403, 477-478, 493-496, 560-610 (*passim*).

(5) Cf. à titre d'exemple dans Hersent, *Notre outillage maritime*, 1921, p. 30, le tableau des dépenses pour travaux extraordinaires de 1814 à 1910. Nantes vient au 7^e et dernier rang des grands ports en ne tenant compte que des dépenses payées par l'Etat. Seul le programme Baudin (cf. *infra*, p. 409, note 7) avantagea Nantes. — *La Chambre de Commerce de Nantes*, *op. cit.*, (cf. *infra*, note 12).

pas pour enrayer le déclin de Nantes, auquel le gouvernement chercha à parer en affectant dans la loi de budget de 1872 (6) des crédits pour continuer certains travaux neufs à Nantes, ainsi que dans les autres grands ports. En 1879, la loi du 8 août essaya un ultime remède pour « renflouer » Nantes, en décidant la création d'un canal maritime. Ce fut la part de Nantes dans le programme Freycinet.

Le tarif de 1881 (cf. *infra* p. 432) eut une répercussion sur le port dont la décadence se produisait en même temps qu'une stagnation mondiale. Une influence différente fut l'apanage des lois sur les blés. Pendant ce temps, la construction du canal de la Martinière amena l'Etat à se faire avancer sans intérêts par la Chambre de Commerce, les sommes nécessaires aux travaux en cours (loi du 15 juillet 1885), tandis que les décrets du 3 septembre 1880, puis du 10 avril 1891, concédaient l'outillage du port à la Chambre de Commerce, transformée ainsi en auxiliaire actif du commerce peu avant l'établissement du tarif protectionniste de 1892, et l'ouverture du canal de la Martinière la même année. Ce tarif, grâce à des retouches, ne nuisit pas au port. Poursuivant son action bienfaisante pour le port de Nantes, le gouvernement, par un décret du 7 avril 1893, autorisa à Nantes des travaux rentrant dans les données du plan Freycinet ; puis, en présence des résultats obtenus grâce au canal, l'Etat se rendit à l'évidence en attribuant, dans le programme Baudin, une part importante de travaux au port de Nantes et à la Loire navigable, par la loi du 22 décembre 1903 (7) (22.000.000 fr.). C'était la première fois que Nantes recevait un pareil crédit depuis les subsides accordés par les Etats de Bretagne au milieu du XVIII^e siècle.

(6) Pour tous les travaux en Loire ou à Nantes, consulter Abel Durand, *La politique française à l'égard des Ports maritimes sous la Troisième République*, 1904, p. 55 à 163 (*passim*).

(7) Rapports de M. Rabier sur la Loire navigable, sur le port de Nantes. (Documents parlementaires, Chambre des Députés, session ordinaire 1926, n° 2610, p. 1097, et n° 2613, p. 1294).

cle. Les primes à la marine à vapeur et à voile de la loi du 30 janvier 1893, modifiée par les lois du 7 avril 1902, 19 avril 1906, si elles développèrent la marine à vapeur nantaise, affaiblirent assez peu, nous le verrons, la marine à voile encore importante en 1914. Quant au tarif douanier de 1910 élevant légèrement les droits, il eut sensiblement les mêmes conséquences pour Nantes, détentrice d'entrepôts réels, que le tarif de 1892. Il semble bien que l'admission temporaire des sucres, en vertu de la loi du 7 avril 1897, ne contribua pas au relèvement du commerce maritime de Nantes. Peut-être le régime douanier assez incohérent des colonies, à la suite des tarifs précités de 1881 et 1892, a-t-il eu quelques conséquences fâcheuses pour le commerce colonial de Nantes.

En 1912, le programme de 1903 fut complété par de nouveaux travaux (8) que la guerre surprit à peine ébauchés. L'état de guerre qui régna à Nantes, comme dans tous les ports, de 1914 à 1919 (9), en obligeant de prohiber le commerce avec l'ennemi, de réglementer les importations et d'interdire certaines exportations, en vue de la défense nationale, eut incontestablement une répercussion sur le port de Nantes. Celui-ci progressa considérablement grâce sans doute à l'établissement à Nantes de la base d'une des quatre zones de répartition pour le Ravitaillement (10), puis après 1916 il fléchit malgré l'installation d'une base américaine en solidarité avec Saint-Nazaire.

Les *modus-vivendi* douaniers postérieurs à la guerre, conclus parfois non sans difficultés avec différents pays trafiquant à Nantes n'empêchèrent pas une reprise saccadée du port de Nantes jusqu'en 1926. Le tarif douanier de 1928 ne semble pas avoir contrarié jusqu'à présent le nouvel essor du port depuis 1927. Et l'Etat, à la demande de certains intéressés a, par les décisions ministérielles,

(8) Cf. *infra*, note 18 et p. 411.

(9) Cf. Perreau, *op. cit.*, II, p. 173.

(10) Germain-Martin, *Histoire économique et financière* (t. X de l'*Histoire de la Nation française*), p. 506-507.

des 13 mars, 26 mai, 19 novembre 1926 (11) autorisé d'importants travaux de comblement de la Loire, etc., actuellement en cours.

Comme on le voit, le pouvoir central n'est pas resté inactif dans le présent, qu'il s'agisse des questions d'ordre général ou des questions propres à Nantes. Malgré des à-coups comme l'expérience fort onéreuse du canal de la Martinière ou l'insuffisance des travaux de la Loire navigable, qui auraient pu être évitées par une politique suivie, le rôle de l'Etat a été singulièrement fructueux et important pour Nantes, sauvée ainsi d'une ruine complète.

§ 2. — CHAMBRE DE COMMERCE (12)

Bien qu'elle eut obtenu de Napoléon III, en 1860 nous le savons, les crédits nécessaires aux dragages et aux endiguements de la basse-Loire maritime, la Chambre de Commerce, pratiquement, ne reçut pas satisfaction. Elle fut obligée, en 1864, de députer à Paris, d'aider financièrement pour 10.000 francs à la formation par souscription d'un comité privé d'études, constitué en 1865 sur l'initiative de Goullin, président du Tribunal de Commerce, ce qui provoqua, en 1866, une aide ministérielle aux études achevées en 1867 par l'ingénieur Carlier. La Chambre de Commerce n'en rechercha pas moins les moyens pratiques de relier convenablement Nantes à la mer (13). Malgré ses efforts tendant, en 1865, à obtenir des quais verticaux, décidés le 15 mai 1869 et réalisés seulement de la gare maritime au bureau du port, entre 1873 et 1881, malgré ses efforts portant également sur la Loire navigable dont le ministre se préoccupa en 1867,

(11) Renseignement communiqué par la Chambre de Commerce.

(12) *Compte rendu des travaux de la Chambre de Commerce, de 1857 à 1927. La Chambre de Commerce de Nantes, op. cit., p. 15-16, 24-34, 40-41, 50-55.*

(13) Cf. en particulier un mémoire imprimé de la Chambre de Commerce en 1865, intitulé *Canal maritime de Nantes à l'Océan*, 1865.

le projet de Carlier et celui de Lechalias furent repoussés par l'Etat, en 1871. Au même moment, la Chambre fut obligée de résister aux prétentions de la Ville, qui revendiquait l'entrepôt réel, à cause des revenus procurés par ce dernier (14). Ne se tenant pas pour vaincu, l'organe officiel du commerce nantais appuya l'étude de deux solutions nouvelles : dragages et endiguements, canal latéral partiel, prescrites au même instant et qui, grâce, semble-t-il, à la ténacité de la Chambre, aboutirent à la loi du 5 août 1879, décidant l'exécution du canal maritime. Entre temps, par son insistance, la Chambre avait fait reprendre les dragages interrompus par la guerre de 1870, dragages qui furent poussés activement à partir de 1877. Ses démarches n'avaient pu obtenir aucuns travaux en Loire fluviale dans le programme Freycinet ; aussi, à partir de cette époque parut-elle ne plus s'intéresser à la basse-Loire fluviale. En 1879, malgré d'ardentes résistances de la part des Nantais, elle fut amputée de la circonscription de Saint-Nazaire érigée en Chambre de Commerce rivale (15). Celle de Nantes était passée de 15 à 18 membres, peu après 1870 (16).

Le décret du 3 septembre 1880, en concédant l'ensemble de l'outillage du port à la Chambre de Commerce, augmenta considérablement le rôle de celle-ci. De conseiller du commerce, donnant des avis sur le port et sur des questions commerciales ou économiques d'ordre général, elle devint l'auxiliaire actif du commerce grâce à sa nouvelle mission consistant à outiller le port à ses frais et à employer judicieusement les ressources acquises. Elle ne faillit pas à sa tâche, tout en continuant d'émettre des avis ou d'être consultée par les ministres. Mais la construction du canal maritime commencée en 1882 obligea la Chambre à lutter. L'Etat ne pouvant plus affecter les

(14) Arch. Ch. de Com., H 10. Mémoire imprimé.

(15) Libaudière, *op. cit.*, I, p. 420.

(16) D'après le total des noms figurant à la fin des *Rapports sur la situation commerciale et industrielle de Nantes*.

crédits suffisants, elle sollicita l'aide de la Ville et du Département. Ceux-ci lui accordèrent d'abord cette aide sous la forme d'une commission mixte, puis après étude sous la forme de participation financière à l'avance de 5.000.000 francs faite sans intérêts à l'Etat, grâce à un emprunt autorisé par la loi du 16 juillet 1885. La Chambre de Commerce prenait à sa charge 600.000 francs. Mais une nouvelle avance de 4.500.000 francs fut nécessaire, faute encore de ressources de l'Etat. La Chambre dut recourir à un procédé différent : l'institution d'une taxe de tonnage approuvée par la loi du 28 mars 1889 et permettant de réaliser l'avance au moyen d'un emprunt. Enfin l'ouverture du canal, en 1892, couronnait la ténacité de la Chambre. Celle-ci, en dehors de l'outillage prévu par la concession de 1880, avait obtenu en 1885 la construction de nouveaux quais aux frais desquels elle participa. Dès 1892, elle reçut l'autorisation de construire un slip-way, fit décider l'approfondissement de la basse-Loire maritime entre Nantes et la Martinière, terminé en 1894.

Ne se limitant pas à ces résultats, l'organe officiel du commerce nantais s'attaqua après l'achèvement du canal à l'approfondissement du port en prenant à sa charge le tiers de la dépense prévue pour les travaux autorisés seulement par le décret du 13 janvier 1897, tandis que les dragages se poursuivaient en amont et en aval du canal, à l'approfondissement du port en prenant à sa charge le tiers de la dépense prévue pour les travaux autorisés seulement par le décret du 13 janvier 1897, tandis que les dragages se poursuivaient en amont et en aval du canal. Dès 1899, plusieurs des résultats désirés étaient obtenus, mais devant la progression du tonnage des navires, d'autres travaux d'approfondissement de la basse-Loire maritime, des estacades, etc., furent réclamés par la Chambre de Commerce. Celle-ci eut gain de cause lors de l'incorporation de ces travaux dans le programme Baudin (loi du 22 décembre 1903) auquel, prêchant l'exemple, par une avance immédiate à l'Etat de 3.000.000 francs, sur 8 à sa charge, elle sut associer financièrement la Ville et

le Département. D'autre part, les efforts de l'association privée la « Loire Navigable », depuis 1893, en vue de la navigabilité de la Loire en amont de Nantes, ne l'avaient pas laissée indifférente. Elle avait accordé des subsides à l'association (17). Les avances de la Chambre à l'Etat, avec l'aide de la Ville et du Département, ne cessèrent durant l'exécution du programme précité, dont les résultats, dépassant souvent les espoirs, amenèrent des visées nouvelles de la Chambre. Sans relâche cette dernière mit en action toute son influence pour faire entreprendre de nouveaux travaux et, après de nombreuses démarches, obtint l'extension du programme de 1903 par la loi du 7 juillet 1913, dite programme de 1913 (18).

Les travaux du bras de Pirmil étaient commencés quand les hostilités arrêtaient tout. La Chambre, le 26 mai 1913, était entrée, à propos de la Loire navigable, dans le groupement dit « l'Assemblée des 25 Chambres de Commerce du bassin de la Loire », avait augmenté sans cesse la puissance et le nombre des instruments de levage dépendants de ses attributions. Si la guerre de 1914-1918 modifia profondément le rôle de la Chambre de Commerce (19), elle n'empêcha pas celle-ci de poursuivre, au bout de quelques mois, par nécessité maritime, les travaux de Pirmil, de construire hâtivement des accostages solides à Paimbœuf, à l'Usine Brûlée, à Donges, de compléter l'outillage par l'achat ou la location d'instruments de levage, d'appareils accessoires, par l'élévation de quelques hangars, de faciliter l'établissement de suceuses à grains sur les quais fluviaux pour la Défense nationale. L'organe représentatif du commerce nantais logea dans ses entrepôts des denrées périssables, fit, d'octobre 1914 à septembre

(17) Sur les rapports de la Chambre de Commerce et de la Société *La Loire navigable*, se reporter *infra*, p. 399.

(18) Rapports de M. Sibille. (Documents parlementaires, *Chambre des Députés*, session ordinaire 1912, n° 1818, t. I, p. 711, et n° 2042, t. II, p. 1405).

(19) Consulter sur ce point *La Chambre de Commerce pendant la guerre*, 1919, p. 3-26.

1916, avec un fonds de roulement de l'Etat, des avances aux importateurs, s'occupa du trafic sucrier de l'Etat, répartit le blé, aida le Service du Ravitaillement civil dans la répartition, dans la trésorerie des opérations, etc..., obtint en 1916 la création à Nantes d'une base américaine à laquelle il apporta un grand concours. Enfin, il continua à émettre fréquemment des avis, qu'il fut sollicité ou non par les ministres, sur les graves questions de l'heure. C'est ainsi qu'en 1917 il rejeta par une délibération fortement motivée le principe de la franchise des ports (20) que Marseille désirait voir aboutir.

Aussitôt la guerre terminée, la Chambre de Commerce, mise à la tête de la V^e Région économique (chef-lieu Nantes) par l'arrêté ministériel du 5 avril 1919 (21), a fait continuer normalement l'exécution du programme de 1913 auquel elle participait pour 16.000.000 francs environ (22). Etudiant de nouveau, en coopération avec le groupement ci-dessus mentionné des Chambres de Commerce, la question de la navigabilité de la Loire, en 1922, elle a poursuivi l'outillage du port en engins de toutes

(20) *Compte rendu des travaux de la Chambre de Commerce de Nantes*, 1916. La Chambre de Commerce qui a toujours maintenu son point de vue, estime que la solution des ports francs présente de trop grands risques de fraude et de falsification au détriment des fabricants nationaux, comme ce serait le cas pour les conserves ou les biscuits fabriqués par les usines nantaises très renommées. Le gouvernement doit se borner à faciliter la faculté d'entrepôt et à élargir le cadre des admissions temporaires, en particulier pour de nombreuses matières premières : aciers pour les constructions navales, fer blanc pour les boîtes à biscuits, etc. Depuis 1916, quelques réformes ont été, du reste, opérées dans ce sens. Au surplus, la Chambre de Commerce, en adoptant son opinion, ne faisait que suivre pour ainsi dire le point de vue traditionnel de Nantes sur la franchise des ports, point de vue dont Saint-Malo au XVIII^e siècle eut à souffrir jusque vers 1759, comme l'attestent de nombreux mémoires, répliques, etc... (Cf. H. Sée, *Saint-Malo et la question des ports francs* [Hayem, 9^e]).

(21) Brunhes, *op. cit.*, II, p. 76. Nantes groupe sous elle les Chambres de Commerce de Saint-Nazaire, Lorient, Quimper, la Roche-sur-Yon, Cholet, Angers, Saumur, Tours, le Mans, Laval. (Cf. plan *idem*, p. 77).

(22) *Le Port de Nantes* (ouvrage anonyme), détails, p. 21-22.

sortes et cherché à donner des solutions aux problèmes en suspens depuis 1914, compliqués de problèmes nouveaux qui ont conduit à l'élargissement du programme de 1913, par les décrets de 1926 sur le comblement partiel de la Loire, etc... (cf. *infra* p. 415). Actuellement la question du déplacement du chemin de fer (ligne du P. O.) dans la traversée de Nantes retient l'attention de la Chambre ainsi que le détournement de l'Erdre sous les Cours Saint-André et Saint-Pierre.

On peut donc dire, en stricte justice, que la Chambre de Commerce a été jusqu'ici pour le port de Nantes un défenseur vigilant de ses intérêts, en même temps qu'une véritable animatrice de sa résurrection et de son développement ultérieur. C'est le bon « ouvrier » de l'œuvre accomplie.

Quant au Tribunal de Commerce (23), élu à partir de 1862, par une assemblée de 300 notables commerçants, en attendant l'élargissement du cadre électoral (loi du 8 décembre 1883), à part l'intervention vigoureuse de son président, signalée plus haut, en 1864, il n'a guère joué d'autre rôle que celui de juger les affaires commerciales et maritimes. Sa jurisprudence, réputée notamment en matière maritime, fait autorité auprès d'autres juridictions commerciales, comme celles du Havre, d'Anvers, voire de New-York.

§ 3. — POUVOIRS LOCAUX

A) *La Ville de Nantes* (24)

Poursuivant et élargissant notablement son rôle commercial depuis la Constitution de l'an VIII, en collaboration avec la Chambre de Commerce, la Ville, en 1865, souscrivit pour 15.000 fr. à la formation du comité d'études signalé précédemment. La contestation qui s'éleva entre la

(23) Cf. Renoul, *op. cit.*, p. 346-356 (jusqu'en 1868). — Libaudière, *op. cit.*, p. 420.

(24) Consulter *La Chambre de Commerce de Nantes, op. cit.*, p. 32, 40-41, 54 et 55, etc. — Dupont, *Administration de Nantes et du Département (Nantes et la Loire-Inférieure, t. I, p. 18, 36, 37)*, 35, 37).

Chambre et elle au sujet des entrepôts ne fut qu'un léger nuage. Représenté, sur les instances de la Chambre de Commerce, à la « Commission mixte du canal maritime » en même temps que le Conseil général, le Conseil municipal vota, au moyen d'une imposition extraordinaire, une subvention de 600.000 francs, montant des dépenses prévues pour la continuation des travaux du canal de la Martinière. C'était le début d'une série quasi-ininterrompue de dépenses faites par la Ville en faveur du port ou de ses accès.

L'année 1889 fut l'occasion de nouvelles dépenses pour le Conseil municipal : 200.000 fr. de participation à la restauration et à l'agrandissement de la Bourse (25). Dès 1891, la Chambre de Commerce n'ayant pu acquitter, selon les exigences de l'Etat, le tiers de la dépense nécessaire à la construction d'estacades et de quais nouveaux, la Ville prit la place de la Chambre et paya les 333.000 fr. réclamés. L'alignement, en 1894, du quai de la Fosse, opération qui facilitait la circulation, vint s'ajouter la même année aux travaux d'approfondissement du port pour grever le budget municipal. En 1895, celui-ci participa encore, pour 900.000 fr. cette fois, aux travaux d'approfondissement de la Loire commencés en 1898. Depuis 1870, le total du concours financier de la Ville à la Chambre de Commerce s'élevait à 1.750.000 fr. L'exécution du programme de 1903 fit de nouveau appel aux finances de la Ville qui, en 1902, s'était engagée à fournir un subside de 750.000 fr. pour les estacades de la prairie au Duc et la dérivation de la « boire » de Toussaint. Depuis ce temps le Conseil municipal n'a cessé de donner son concours financier aux travaux du Port et de la Loire pour achever les travaux du programme de 1903, rendre la Loire navigable de Nantes à Angers (aide morale et pécuniaire), entreprendre les travaux du programme de 1913 comprenant la reconstruction des ponts de Pirmil et de la Madeleine, problèmes autant urbains que fluviaux auxquels la Ville

(25) E. Dagault, *op. cit.*, p. 98.

fut obligée naturellement de participer dans une large mesure (5.700.000 fr. pour l'amélioration du port) (26).

Pendant la guerre de 1914, la Ville facilita l'installation d'outillage de fortune le long de la Loire pour le Ravitaillement et la Défense nationale. En 1916 (27) elle se joignit à la Chambre de Commerce pour obtenir l'installation à Nantes de la base américaine qu'elle dut contribuer à aménager. Aussitôt après la guerre elle a exécuté, en grande partie à ses frais, l'achèvement du port de Pirmil, a refait les ponts Maudit (écroulé) et de la Madeleine. Les questions anciennes non résolues et les nouvelles, surgies brusquement, ont obligé le Conseil municipal à examiner de nouveaux projets, aussi importants au point de vue urbanisme qu'au point de vue du port. C'est ce qui explique que les travaux de comblement partiel de la Loire, approuvés par décret en 1926, entraînent pour la Ville de nouvelles dépenses (2.500.000 fr. au moins). Le détournement de l'Erdre, le déplacement de la ligne du chemin de fer du P.-O. dans la traversée de la cité, autres questions capitales pour le commerce et l'urbanisme, mais non encore complètement résolues, vont venir grossir ce passif.

Si la Ville, comme on le voit, a été avant tout pour le port et ses accès un organe financier puissant, prenant presque toujours le tiers des dépenses à sa charge, elle a eu par là-même fréquemment à fournir son opinion sur les travaux et projets, en dehors des avis que les lois lui ont demandé de donner sur certaines questions : par exemple le tarif des entrepôts, la police de la navigation, etc. Au surplus, le maire, en vertu de ses pouvoirs de police, moins importants que ceux du Bureau de Ville jadis, a réglementé plusieurs fois la police des quais et dû assurer l'ordre sur ces derniers quand des grèves se sont produites (cf. *infra* p. 405). Et la Ville de tirer quelque profit de la Loire sous forme de droits de stationnement sur les bateaux à laver, etc.

(26) Cf. *supra* note 22.

(27) Cf. *supra*, note 19.

La Ville a été, jusqu'à présent, d'une façon incontestable l'auxiliaire le plus précieux de la Chambre de Commerce.

B) *Le Département de la Loire-Inférieure* (28)

Après 1857, le Conseil général semble s'être associé davantage qu'auparavant à la gestion du commerce nantais. Cependant on ne trouve par mention qu'il ait souscrit en 1865 une somme pour la création du comité d'études. Il est vrai que bientôt, vers 1875 (29), le Conseil général fit une avance pour le bassin de Penhouet à St-Nazaire, devenu pratiquement indépendant de Nantes, et perçut à ce sujet un droit de 0 fr. 35 à l'entrée du port de Saint-Nazaire. En 1884, au contraire, on trouve le Conseil général aux côtés de la Ville, dans la « commission mixte du canal maritime » et il participa pour 945.000 fr., soit plus du tiers, aux travaux du canal, de 1885 à 1890, au moyen de centimes extraordinaires gageant l'emprunt nécessaire. La participation du Conseil avec la Ville et la Chambre de Commerce aux réparations et agrandissement de la Bourse coûtèrent encore au budget départemental, en 1889. 200.000 fr., la Bourse étant le siège du Tribunal de Commerce dont la juridiction s'étendait à tout le département. L'approfondissement du port, vers 1895, ne paraît pas avoir coûté la moindre dépense au Département, qui estima sans doute la Ville assez riche et intéressée à ces travaux. On n'en sera pas surpris quand on saura que le Conseil général a toujours porté ses efforts sur les passages d'eau, sur des travaux importants que les collectivités locales ne pouvaient entreprendre seules faute de ressources, ou sur le port de St-Nazaire, ville moins fortunée que Nantes. Toutefois, le programme de 1902 ne la laissa pas indifférent. Il appuya de son poids moral le projet et le soutint par une contribution financière de 3.000.000 fr. Cette aide se renouvela en principe lors du programme de 1913 et se manifesta par un concours de 3.000.000 fr. aux

(28) Cf. *supra* notes 24 et 25.

(29) Abel Durand, *op. cit.*, p. 150 (en note):

améliorations des accès du port et 3.500.000 fr. pour l'amélioration du port (30).

La représentation prépondérante des intérêts agricoles explique l'attention que le Conseil a manifesté à l'égard des études de la Société « La Loire Navigable » (31) qu'il subventionna et dont il aida financièrement la réalisation des travaux. La grande guerre ne donna pas l'occasion au Département d'engager des dépenses à propos du port de Nantes, si ce n'est l'aménagement de la base américaine. Après les hostilités, la construction des ponts entraîna le Conseil général à des dépenses que les travaux des décrets de 1926 sont venus partiellement augmenter de 2.500.000 francs environ. Cependant, le Département, moins intéressé que la Ville aux projets actuels de détournement de l'Erdre, etc., ne se soucie guère de contribuer de ses ressources à ces entreprises.

Ces faits ne doivent pas empêcher de reconnaître que le Département de la Loire-Inférieure, depuis 1880, a sensiblement plus concouru, au point de vue financier, que la Ville aux travaux du port de Nantes, jouant auprès de la Chambre de Commerce, dans l'ordre moral, un rôle notable. La question de la Loire navigable dont il s'est occupé presque tous les ans n'en est-il pas exemple saisissant ?

Section B. — GROUPEMENTS COMMERCIAUX

§ 1. — ASSOCIATIONS

A part quelques associations passagères, une seule association a joué un rôle important : « La Loire Navigable ».

Société « La Loire Navigable » (32)

En 1892, le Conseil général de la Loire-Inférieure ayant

(30) Cf. *supra* note 22.

(31) Cf. note suivante.

(32) D'après Maurice Schwob, *La Loire Navigable* (Communication au Congrès National des Travaux publics français, 1900). — Journal *La Loire Navigable*, 1896 à 1923. — Amédée d'Andigné, *Essai sur la Loire Navigable*, 1928, p. 79-89, 148-164 et *passim*.

émis le vœu que la Loire fût améliorée, le 9 décembre de la même année se constitua la « Société d'initiative et de propagande pour l'exécution d'une voie navigable entre Nantes et Orléans et prolongements ». Le groupement, appelé plus simplement « La Loire Navigable » était né pour se livrer à une propagande entre Nantes et Orléans, il ouvrit une souscription puis, en 1895, les souscripteurs se réunirent en une assemblée générale. Désormais il y eut à la tête de la « Loire Navigable » un bureau comprenant : un président, des vice-présidents, un secrétaire général, etc... Des comités locaux furent institués le long de la Loire jusqu'à Orléans. Ils étaient au nombre de 20 en 1911, parmi lesquels se trouvaient les Comités de Saint-Florent-le-Vieil et d'Ancenis. Le comité de Nantes était devenu rapidement le comité central. Il réussit à faire une pétition monstre, à influencer les assemblées locales (800), établit un lien entre les comités par la parution du Journal « La Loire Navigable », du 1^{er} juillet 1896 à décembre 1923, tint des congrès bi-annuels, puis annuels, puis tous les deux ans. A l'aide de ressources fournies par des particuliers et de nouvelles souscriptions publiques s'élevant à 120.000 francs, la Société fut en mesure de payer les frais d'études techniques des Ponts et Chaussées (études, sondages, envoi d'ingénieurs en Allemagne, plans de sondage et avant-projet), les frais d'enquêtes économiques en Allemagne. La « Loire Navigable », qui servit à grouper tous les concours, dû beaucoup lutter pour obtenir l'institution d'une commission d'études en 1897, le vote de la loi de 1903 sur les essais d'aménagement de la Loire décidé en 1911 (cf. infra, p. 412). Sur son initiative, les Chambres de Commerce du bassin de la Loire, parmi lesquelles ont comptait, nous le savons, celle de Nantes, se réunirent en 1913 (25 mai) à Orléans, puis le 16 janvier 1922 à Nantes. Entre-temps le comité central de la Loire Navigable qui, en dépit de certaines affirmations, n'avait cessé d'être avant tout « loiriste », c'est-à-dire partisan de l'amélioration pure et simple de la Loire fluviale et non pas d'un canal latéral (canalistes),

procéda à des visites sur place. Si son action, depuis 1922 en particulier, paraît s'être ralentie, il n'en avait pas moins obtenu d'importants résultats (décisions ministérielles de 1911 et 1919).

Il n'est donc pas trop téméraire de l'apparenter, malgré de grandes différences, avec la vieille Communauté des Marchands Fréquentant que nous avons rencontrée plus haut dans la première et la deuxième période de notre étude.

§ 2. — COMPAGNIES RÉGULIÈRES DE NAVIGATION

Bien que nous n'ayons pas trouvé de renseignements précis sur les services de navigation existant à Nantes entre 1860 environ et 1895, il est possible cependant de suivre les progrès accomplis dans cet ordre depuis 1856.

A) *Compagnies maritimes* (33)

L'absence de tentes et de hangars sur les cales pour les marchandises coloniales éloigna de Nantes, vers 1856, les lignes à vapeur. Quand revinrent-elles ? Aucun document ne permet de le dire d'une façon explicite.

Aux environs de 1890, la Maison *L. Flornoy et Fils* reliait Nantes à Bordeaux et Passages (ce dernier point sera remplacé bientôt par Bayonne), tandis que la Maison *Legat* relâchait à Bordeaux seulement. La *Compagnie Chevillotte* desservait la ligne Nantes-Brest-Le Havre-Dunkerque ; la Maison *Robet* assurait, pour peu de temps encore, le service entre Nantes et Rouen. Deux compagnies étrangères possédaient chacune une ligne : la *Compagnie Adolf Depp*, d'Anvers, unissait Nantes à Anvers ; la *Compagnie Hutchinson* (anglaise), entre Nantes et

(33) La présente esquisse qui ne contient que les compagnies ayant eu des services réguliers à Nantes, a été rédigée d'après les indications fournies chaque année par les *Rapports sur la situation commerciale et industrielle de Nantes*, *op. cit.*, sauf le premier renseignement provenant de *La Chambre de Commerce de Nantes*, *op. cit.*, p. 50.

Glasgow puis Garston, Dublin avant 1903, Swansea en 1905, Bristol en 1906. Vers 1895, deux nouvelles compagnies s'installèrent à Nantes : la *Société Navale de l'Ouest*, ayant des services réguliers entre la Belgique *via* Le Havre, avec l'Espagne, le Portugal, la Méditerranée (Marseille), et l'éphémère *Compagnie Bossut-Pichon*, de Dunkerque (lignes de Nantes à Dunkerque et de Nantes à Bordeaux). Par une évolution assez naturelle, la *Compagnie de Navigation de la Basse-Loire*, jadis fluviale (cf. *supra*, p. 322) étendit ses services à Belle-Ile et Lorient. En matière de navigation au long cours, comme Saint-Nazaire en avait le monopole pour les Antilles, Nantes ne posséda que des lignes régulières de voiliers. Ceux de la Maison *Demange* allaient jusqu'à Cayenne. Plus tard (vers 1900) les Maisons *Rozier*, *Denis Crouan* firent le service de la Guadeloupe, de la Martinique et de Java (34). En 1900 environ, l'*Union Belliloise* entreprit le même service que la *Compagnie de la Basse-Loire*, qui devint, avant 1903, la *Compagnie Française de Navigation et de Constructions navales*, avec laquelle la première devait se fondre en 1905 pour former le *Consortium d'Exploitation*, desservant également les îles de Ré et d'Yeu. Avant 1903, la *Compagnie Maritime Armoricaïne* absorba les lignes A. Legal et C^{ie} et Flornoy Fils détenues à partir de 1907 par la *Compagnie Worms*, la *Compagnie Chevillotte* ajouta à ses lignes des escales, à Saint-Malo, Boulogne et Anvers (cette dernière disparut en 1908).

Ce fut en 1905 que la *Compagnie Générale Transatlantique* ayant établi des services à Nantes, exploita les lignes de Nantes à New-Haven et de Nantes à Alger, puis à partir de 1908 la ligne de Nantes aux Antilles et à la Guyane. En 1906, la *Compagnie Larran* relia Nantes à Bayonne *via* les Sables-d'Olonne. A partir de cette date, la Société Navale de l'Ouest se borna à la ligne du Havre à Marseille, *via* Nantes avec escales à Lisbonne, Cette.

(34) Sur ces compagnies voilières, consulter *La Chambre de Commerce de Nantes*, op. cit., p. 82.

En septembre 1909 apparurent les services de la *Compagnie du Great Western Railway* (anglaise) comprenant la ligne de Nantes à Weymouth. L'année 1911 fut marquée par la disparition de cette compagnie et par l'extension des lignes de la Compagnie Chevillotte à l'Algérie, de celles de la Compagnie transatlantique à New-Haven, puis au Maroc à partir de 1912, au moment où la Société Navale de l'Ouest desservit aussi l'Algérie.

Interrompus par la guerre de 1914, les services réguliers de navigation ne reprirent effectivement qu'à partir de 1920 mais quelques modifications se produisirent. Les Compagnies Larran, Adolf Depp avaient disparu de Nantes. La Compagnie Worms modifia complètement ses services. Ses lignes furent les suivantes : Nantes à Bordeaux, Brest, Caen, Le Havre, Rouen, Boulogne ; Nantes à Swansea et New-Port, Dublin et Cork *viâ* Le Havre, Nantes à Anvers, Rotterdam, Hambourg, Brême, Dantzig, Riga *viâ* Le Havre, Nantes au Canada *viâ* Le Havre. La Compagnie Transatlantique étendit ses services à Swansea, Liverpool, Londres et relia désormais un plus grand nombre de ports du Maroc, d'Algérie, de Tunisie, des Antilles et de la Guyane. Dans le domaine encore des relations internationales surgirent deux nouvelles Compagnies : la *Société La Loire Fluviale*, unissant Nantes à Gothembourg, Christiana à divers ports suédois et à la Finlande ; la *Compagnie Delmas et Vieljeux* entre Nantes et Oran. Les ports anglais desservis par la *Compagnie Hutchinson* étaient Swansea, Bristol, Garston, Grangemouth, Leith, Meddlesbrough, Glasgow. La *Compagnie Nantaise de Navigation à Vapeur* se livra au cabotage avec les principaux ports de la Manche et de l'Océan, depuis Dunkerque jusqu'à Bayonne. Toutes ces lignes subsistent encore et ont été augmentées en 1927 par la ligne de Londres (à la Compagnie Nantaise de Navigation à Vapeur), par la ligne de Las-Palmas, Ténériffe, du Sénégal (Dakar à Konakry, qu'exploitent concurremment la Compagnie *L'Union* et la *Compagnie des Transports Maritimes de l'A. O. F.* Ce développement des lignes coloniales a été

encore marqué par la création en 1928 (35) d'un service de la *Compagnie des Chargeurs réunis* avec l'Indo-Chine via Bordeaux et Marseille, appelé, comme le service du Sénégal, à un grand avenir.

Ce bel essor des lignes de navigation maritime à Nantes depuis une trentaine d'années doit être attribué à l'amélioration de l'accès du port, permettant la multiplication des services et des départs.

B) *Compagnies fluviales* (36)

a) *Basse-Loire maritime*. — Au moment de l'ouverture du bassin de Saint-Nazaire, la *Compagnie de la Basse-Loire* desservait, nous l'avons vu plus haut, les principaux points de la basse-Loire maritime. En 1876, les « Abeilles » parvinrent à relier Nantes au Pellerin, ligne que prit plus tard la *Compagnie de la Basse-Loire*. Celle-ci eut alors trois lignes distinctes : Nantes à Paimbœuf et à Saint-Nazaire, Nantes au Pellerin, Nantes à Trentemoult. A une époque postérieure à 1905, ces services sont devenus la propriété de la *Compagnie des Messageries de l'Ouest*, qui les exploite actuellement. Il convient de signaler à côté de ces lignes servant à peu près uniquement au transport des voyageurs et aux messageries, l'existence de six maisons de remorquage assez prospères vers 1897.

b) *Basse-Loire fluviale*. — La basse-Loire fluviale est bien la partie du fleuve où les compagnies de navigation se sont le plus ressenties de la concurrence ferroviaire. Le chemin de fer, en effet, vers 1860, était parvenu à tuer presque complètement les services réguliers de navigation fluviale, en dépit d'une belle résistance. Depuis ce moment il y eut quelques tentatives de résurrection mais presque toutes échouèrent pour la même raison que précédemment. Citons en particulier la tentative faite en 1880 par *Abeille*. Dès 1885 il n'existait plus aucun service. Aux environs de 1890, on trouve l'existence de la *Compagnie Parisienne*

(35) Renseignement communiqué par la Chambre de Commerce.

(36) Cf. sur la question Libaudière, *op. cit.*, p. 435-438.

unissant Nantes à Paris pendant quelque temps seulement. Plus tard, en 1898 (37) un service Nantes-Blois fut rétabli avec le « Fram », grâce à une très faible calaison (70 cm.), permettant à ce navire de remonter le fleuve, en tirant derrière lui un chaland. Cet essai incita un ou deux entrepreneurs à faire le service entre Nantes et Angers peu avant 1914. La guerre a troublé cette organisation que l'état actuel de la Loire ne permet guère de voir se développer, surtout avec les tarifs différentiels de chemin de fer (38).

Seules, vers 1897, subsistaient deux entreprises de remorquage dans la basse-Loire fluviale.

Quant aux services particuliers sur l'Erdre et aux services sur la Sèvre (*Compagnie de la Basse-Loire* concurremment avec les *Hirondelles*), leur importance au point de vue du trafic devint rapidement nulle après 1897.

Section C

PERSONNEL DE L'EXPLOITATION (39)

Les changements survenus depuis 1857 dans le personnel de l'exploitation n'ont guère concerné que la réglementation et il ne fut plus question du lestage et du délestage, ni des courtiers - interprètes - conducteurs de navires ou des courtiers d'assurance maritime d'une façon spéciale.

a) *Pilotes* (40). — Après le décret de 1853 sur le pilotage de la Loire, celui-ci fut régi successivement par le

(37) Cf. *infra*, p. 429.

(38) Bellecroix, *op. cit.*, p. 105-106 et 110-111, fournit deux exemples de la lutte de tarifs ferroviaires : homologation en 1874 d'un tarif réduit pour certains produits entre Nantes et Saint-Nazaire (en dépit des protestations de la Chambre de Commerce) ; tarif spécial pour les cacao et les sucres entre Nantes et Blois, à la suite des premiers voyages du *Fram* en 1898.

(39) Cf. *supra* note 1.

(40) Arch. Ch. de Com., F 21, 21. — *Le Port de Nantes*, *op. cit.*, p. 10.

décret du 5 mars 1859, dû semble-t-il, aux modifications apportées dans la pratique par l'existence de St-Nazaire, par les règlements du 23 août 1871, du 28 août 1874, de 1894, etc... Les pilotes conduisant les navires entre Nantes et St-Nazaire ne sont pas les mêmes que ceux entre St-Nazaire et la mer.

b) *Portefaix et Dockers.* — Les portefaix des Entrepôts (41) appartenant à la Chambre de Commerce, soumis au tarif de 1854, aux règlements du 2 janvier 1866, du 9 juin 1874, des 24 février 1875, 4 février 1879, 6 avril 1880, 21 mars 1882 et du 1^{er} janvier 1886, conservèrent leurs privilèges non sans donner lieu à des difficultés jusqu'en 1879. Mais grâce à leur organisation, comportant en particulier une caisse de retraites, ils ne se sont jamais mis en grève. Actuellement (42) ces portefaix, groupés en une corporation, ont le monopole du transport des marchandises, des quais dans les entrepôts et ils chargent ou déchargent à bord des navires les produits recourant à l'entrepôt.

A la suite d'une évolution vers la fin du XIX^e siècle, les autres portefaix ou « ouvriers » du port sont devenus les dockers. Mais ce changement de mot a été suivi de modifications sociales. Les anciens portefaix se sont syndiqués et ont eu de constantes exigences amenant souvent des conflits assez graves se dénouant par des grèves relativement fréquentes et parfois très violentes comme ceux aux environs de 1902 où la force armée dut intervenir. Depuis ce temps, si des grèves se produisirent encore, elles furent assez calmes et passagères, à la suite d'une entente ultérieure entre le syndicat des entrepreneurs de déchargement et les dockers syndiqués. C'est ce système qui fonctionne présentement en dépit de quelques à-coups regrettables, dûs chaque année à des renvois ou à l'emploi de dockers non syndiqués.

(41) *Arch. Ch. de Com.*, H 5, 6, 8, 16.

(42) Renseignement communiqué par la Chambre de Commerce.

c) *Capitaine du Port* (43). — Le décret du 27 janvier 1876 est venu compléter celui de 1854 sur l'organisation des « officiers et maîtres de ports préposés à la police ». Les règlements que le capitaine du Port de Nantes a eu à appliquer en dehors de ceux indiqués précédemment, furent les suivants : l'arrêté du Vice-Amiral commandant le 3^e arrondissement maritime et du Préfet sur la police de la circulation dans la Loire maritime, des 27 septembre et 1^{er} octobre 1889, le règlement général de la police du port de Nantes (arrêté préfectoral du 7 janvier 1910), l'arrêté préfectoral du 27 août 1907 (44) fixant les limites du port de Nantes, en amont, à l'octroi de la Prairie de Mauves, et en aval, au méridien passant à Haute-Indre (borne kilométrique 8 du kilométrage officiel de la rive droite de la Loire), sans parler d'autres règlements comme celui de 1912 sur la police des quais, etc...

d) *Remorquage* (45), — Service public de la Chambre de Commerce, le remorquage concédé, semble-t-il, vers 1865, donna lieu à une enquête en 1886. Il fut tarifé à diverses reprises et exploité par plusieurs entreprises à la fois, comme nous l'avons vu à propos des compagnies fluviales.

(43) Arch. Ch. de Com., F 1, 13.

(44) *Le Port de Nantes*, op. cit., p. 11.

(45) Arch. Ch. de Com., F 15.

CHAPITRE II

Outillage ⁽¹⁾

Section A. — VOIES D'ACCÈS

§ I. — VOIES D'EAU.

A) *Basse-Loire maritime* (2)

L'ouverture du bassin de Saint-Nazaire, en novembre 1856, ne fut pour Nantes qu'un moyen de permettre aux grands navires gênés par les sables et la faible profondeur de la Loire maritime, de venir trafiquer dans la zone d'un port qui depuis la fin du XVIII^e siècle au moins, leur était presque inaccessible. Mais le bassin ne pouvait suffire. Aussi, en 1860, Napoléon III à la demande de la Chambre de Commerce, affecta-t-il un crédit de 4.000.000 fr. pour draguer et endiguer la basse-Loire maritime dont les travaux avaient été commencés l'année précédente. En 1869, les ouvrages d'endiguement en enrochements arrasés qui complétaient les anciens « de manière à créer un endiguement continu jusqu'en aval du Pellerin », étaient achevés. On construisit aussi « au droit de l'île Mindine et devant l'île Pivin, trois barrages (en bois) parallèles à la rive ». Les deux barrages inefficaces de l'île Pivin cesseront rapidement d'être entretenus. Cependant la section de la Loire avoisinant Nantes était améliorée par l'abaissement des hauts-fonds ; entre la Martinière et Paimbœuf, le chenal, de faible profondeur à

(1) Voir sur l'ensemble de l'outillage vers 1910 : Emile Manjot, *De l'évolution des Transports maritimes et de ses conséquences sur l'aménagement et l'outillage de nos ports de commerce*, 1911.

(2) Consulter *La Chambre de Commerce de Nantes*, *op. cit.*, *passim*. — Cosmi, *Notice sur le port de Nantes et la Loire maritime* (*Nantes et la Loire-Inférieure*, t. II, p. 15-17), et surtout Kauffmann, *op. cit.*, p. 7-9, 22, 28, 36.

basse-mer, serpentait toujours entre les îles innombrables. Ce fut cette situation qui provoqua, en 1865, la formation du comité d'études aidé, en 1866, par le Ministre. Les projets de Carlier (projet officiel du comité consistant en un canal maritime) (3) et de Lechalas qui envisageait l'amélioration du lit du fleuve au moyen d'un endiguement (4), furent rejetés par une décision administrative en 1871. De 1866 à 1871 avaient été continués les trois canaux (5) : Nord-Sud, Est-Ouest, Blanchard, dans la prairie au Duc, en face le quai de la Fosse, à la suite du décret du 17 mars 1866, avec la participation financière de la Ville (122.800 fr.), mais les deux derniers canaux ne furent jamais achevés. Ils étaient garnis d'estacades.

Aussitôt après la guerre les dragages interrompus reprirent. Augmentés considérablement à partir de 1874 ils procurèrent des seuils maxima à 0^m80 au-dessus du 0 de St-Nazaire, un mouillage minimum de 3^m30 et un chenal large de 60 mètres, ce qui marquait un progrès d'un mètre dans les deux sens depuis 1840. Entre temps, la Chambre de Commerce avait insisté pour que la question de la basse-Loire maritime fut de nouveau étudiée. C'est pourquoi la loi du 5 août 1879 sur le canal maritime sanctionna le projet de l'ingénieur des Ponts et Chaussées. Le canal, long de 15 km., fut établi sur la rive gauche du fleuve, dans un faux-bras déjà assez navigable, entre la Martinière et le Carnet, pour contourner les « hauts-fonds gênants ». Nous n'avons pas besoin de rappeler ici les difficultés financières que souleva la construction de ce canal commencé en 1882 et mis en service le 1^{er} septembre 1892. Qu'il suffise de savoir que ces caractéristiques (6) étaient les suivantes : aux deux extrémités une écluse de 160

(3) Cf. *supra*, p. 389, note 13.

(4) Cf. Lechalas, *op. cit.*, en particulier p. 33 et sqq. Le projet de Lechalas a été repris partiellement en 1926, avec cette différence que Lechalas se contentait d'écluser les deux extrémités du bras Nord (canal Saint-Félix, etc.). Cf. *infra*, p. 415.

(5) Joly, *op. cit.*, p. 287 et 294.

(6) Babin, *Notice sur le Canal maritime de la Basse-Loire* (Nantes et la Loire-Inférieure, t. II, p. 22-42).

mètres de longueur sur 65 mètres de largeur, avec éclairage, machinerie d'eau comprimée, etc.; au centre une écluse de petite navigation assurant la communication avec la Loire; un canal proprement dit large de 22^m55 à la cote (— 2,40), offrant un mouillage de 5^m50 (porté à 6 mètres en 1893), entre deux talus inclinés supportant un chemin de halage; pas d'entretien annuel sauf aux écluses. Simultanément et postérieurement à l'exécution du canal, on ne cessa de draguer depuis Nantes jusqu'à la Martinière. Le barrage de la Mindine fut consolidé et allongé, tandis que les profondeurs en aval du canal jusqu'à la mer étaient entretenues par des dragages. Aussi, comme le prouvent les statistiques, le trafic de Nantes reprit-il une vigueur et une intensité inconnues depuis longtemps.

Mais la solution du canal apparut vite comme une erreur en obligeant les navires à passer à pleine mer sur les hauts-fonds situés à l'aval du canal et à mettre ainsi deux marées pour venir de l'Océan à Nantes, alors que dès avant 1870 l'ingénieur Lechalas, sus-mentionné, avait indiqué comme seul remède efficace l'approfondissement de la Loire. C'est ce qui explique qu'à peine le canal eût-il servi quelque temps, la Chambre de Commerce se préoccupa de la mise en état de navigabilité de la section dite intermédiaire et de l'approfondissement de la section endiguée. L'exécution de ces travaux fut incorporée, nous le savons, dans le programme Baudin du 22 décembre 1903 (7) prévoyant une dépense de 22.000.000 fr. avec une participation de 50 % par les intéressés. Depuis 1902 le tirant d'eau maximum de la basse-Loire maritime à la montée était de 6^m95 et 6^m75 à la descente. Les travaux effectués à la suite de la loi de 1903 jusqu'à la guerre consistèrent à corriger les profils en travers défectueux à l'aide d'épis, de digues ou de déroctages et à enlever les digues en bois de 1854, 1864 et 1892 entravant trop l'écoulement

(7) Cf. *supra*, p. 387, note 7, et pour le détail financier se reporter à Abel Durand (Politique française), *op. cit.*, p. 120. De tous les ports, Nantes a eu cette fois la plus belle part.

dans la section endiguée où, au moment des crues, se formaient des dépôts gênants. Dans la section intermédiaire, le chenal tortueux serpentant au milieu d'îles, fut remplacé par un chenal sinueux décrivant une courbe de 20 km. de rayon basée sur trois mouilles et s'élargissant vers l'aval, passant ainsi de 300 à 900 mètres de largeur. Un cordon continu d'enrochements « tous venants », le long des rives ou en avant de celles-ci jusqu'au Bouge de la Maréchale à 8 km. 500 en amont de Paimbœuf et l'extrémité amont de l'île Pipy, sauf à l'entrée du bras du Mignon et au débouché des canaux d'irrigation, matérialisa le tracé complété par le rescindement total des îles du Grand-Pineau, Binet, etc. ou partiel des îles Demangeat, Belle-Ile, Bernaré, etc. Enfin des dragages régularisèrent le fonds du fleuve et servirent par refoulement à combler en partie l'espace compris entre les digues d'enrochement et les rives. Le canal Est-Ouest dans la prairie au Duc (8) avait été remblayé en deux étapes par les Chantiers de la Loire, tandis que le canal Blanchard avait été supprimé presque complètement par la construction de la gare de l'Etat, et le canal Pelloutier, débouchant dans le canal Nord-Sud, avait subi un peu plus tard un sort identique à celui du premier canal. En 1903-1904 avait disparu l'île Lemaire (9) ou Mabon, gênante en face le quai d'Aiguillon et, en 1906-1907, le port de Nantes avait été désenvasé, non sans des protestations.

Le résultat des travaux du programme de 1903 étaient les suivants en 1913, époque où 16.000.000 fr. seulement avaient été dépensés : un tirant d'eau minimum voisin de 6^m40 permettant la circulation de navires calant 6 mètres de jour et de nuit, grâce à l'éclairage assuré, comme celui de la Seine maritime, par 13 feux de rives en amont de la Martinière et, comme celui de la Gironde, par 13 feux à

(8) Sur ce canal et ses voisins, cf. *supra*, p. 408, et *La Chambre de Commerce de Nantes*, *op. cit.*, p. 59.

(9) E. Pied, *op. cit.*, p. 172.

terre et 6 bouées lumineuses en aval remplaçant l'ancien système d'éclairage des passes (9^{bis}) antérieur à 1876.

La nécessité de remédier à l'envahissement précité du port de Nantes par les vases, amena l'élaboration de projets dont l'un consistant à entretenir les profondeurs et à augmenter la solidité des ouvrages d'accostage, fut adopté par la loi du 7 juillet 1913 (10). Dans ce but on décida d'accroître la vitesse du courant de jusant par l'augmentation du volume d'eau emmagasiné en amont de Nantes, pour empêcher le dépôt des vases, ce qui nécessitait des travaux dans la basse-Loire fluviale que nous retrouverons bientôt. D'autre part la prolongation après 1915 des digues d'enrochement sur 6 km. en aval de l'île Pipy et du Grand-Carnet accrurent le volume du jusant, supprimant les troubles occasionnés par la rencontre du courant principal et du courant secondaire. Quant au canal de la Martinière, il n'était pour ainsi dire plus usité par la navigation. Après la guerre il servit à loger l'importante flotte nantaise de voiliers, désarmée en 1920-21. Mais à la suite de la démolition de ces voiliers, l'ex-« cimetière de navires » ne constitua plus qu'un vivier à poissons où se garent rarement quelques navires. L'inutile canal Nord-Sud fut remblayé pour l'agrandissement des ateliers de constructions navales.

Les travaux du programme de 1913 dans la basse-Loire fluviale ont été élargis assez récemment, au point de vue de leur ampleur, par les décisions ministérielles des 13 mars, 26 mai et 13 novembre 1926 (11) rattachant le comblement partiel de la Loire à Nantes au précédent programme (cf. *infra* p. 415). Pour régulariser le régime des eaux dans le bras de Pirmil, en aval du pont où commencent les quais maritimes, un décret du 20 juillet 1927 (12) a décidé l'exécution d'une digue insubmersible sur la rive gauche, entre Norkieuse et la voie ferrée de Nantes à Pornic, avec la participation financière de l'Etat

(9 bis) Arch. Ch. de Com., C 39.

(10) Cf. *supra*, p. 392, note 18, et *infra*, p. 413.

(11) Cf. *supra*, p. 389, note 11.

(12) D'après le journal *Le Phare*, année 1927.

(un peu plus du $1/3$), du Département ($4/9$), des Chemins de fer de l'Etat ($2/8$).

Telle est la situation de l'accès maritime de Nantes, en progression au point de vue navigabilité, puisqu'en 1928 les navires ont trouvé constamment 6^m50 environ pendant 320 jours et même souvent aussi 7 mètres qui constitueront la cote minima de 1929 (13). Par ce résultat on voit que les travaux entrepris dans la basse-Loire maritime depuis une cinquantaine d'années ont plus modifié celle-ci que ne l'avaient fait les siècles antérieurs. En a-t-il été de même pour les accès fluviaux de Nantes ? C'est ce que l'histoire des travaux de la basse-Loire fluviale depuis 1857 va nous révéler.

B) Basse-Loire fluviale (14).

Abandonnée à son sort depuis 1840, si on fait abstraction du projet de canal latéral de Combleux à la Maine, appuyé par la Chambre de Commerce de Nantes et le Conseil général en 1867, la Loire fluviale ne fut l'objet d'aucuns travaux sérieux avant 1904. Après des études postérieures à une décision ministérielle du 28 mai 1897, sur l'initiative de la Société « La Loire Navigable » fut votée la loi des 22-29 décembre 1903. On essaya, dès 1904, de régulariser la Loire sur 24 km. de longueur, de Montjean à l'embouchure de la Maine par le système dit des « épis », inspiré de certains travaux effectués sur les fleuves allemands et antérieurement des « épis » de Magin, dont un auteur (15), dès 1825 dénonçait d'une façon tangible les inconvénients. Après ces essais probants, un arrêté ministériel du 31 décembre

(13) Renseignement communiqué par la Chambre de Commerce.

(14) Cf. sauf indications contraires pour la partie technique sur la Loire Navigable, Kauffmann, *op. cit.*, p. 75-105, et pour les renseignements surtout postérieurs à 1915 jusqu'en 1927, A. d'Andigné, *op. cit.*, p. 156-213.

(15) P. Grelier, *Mémoire sur les moyens de nettoyer le lit de la Loire et d'en rétablir la navigation (Lycée armoricain, 1825, p. 211 et sqq.)*. La solution proposée par Grelier consiste à garnir les rives de la Loire, depuis sa source, de levées aux pentes inclinées et à arrondir les saillies de façon à éviter les dépôts de sables.

1911 ordonna d'aménager la Loire depuis l'embouchure de la Maine jusqu'à Nantes (59 km.). Pour y parvenir, des digues longitudinales, composées de pieux distants entre eux de 1^m50, avec des enrochements et des clayonnages en saule, tracèrent dans le lit du fleuve des courbes sinueuses de 500 mètres environ de rayon. Les bras abandonnés furent barrés par un cordon d'enrochements, qui servit également à défendre les rives rescindées. Des épis, composés de pieux reliés par des panneaux de châtaignier, formèrent par leur inclinaison une sorte d'éventail. Des dragages sur les grèves à modifier furent entrepris à l'aide de suceuses-refouleuses pour modeler convenablement le lit. D'autre part, de Mauves à Nantes, on commença l'exécution du programme de 1913 sur le port de Nantes (16), consistant à faciliter en amont la propagation de la marée de trois nouveaux kilomètres par la constitution d'une sorte de bassin de marée au moyen de dragages, de digues, etc... comme pour la Loire navigable, avec cette différence que les courbes dessinées dans le fleuve devaient croître progressivement de largeur vers l'aval (à la manière de la section intermédiaire). Ces mesures, destinées à augmenter la puissance hydraulique du fleuve et par conséquent l'entretien des profondeurs, devaient être complétées, à l'intérieur de Nantes, par la reconstruction de ponts dans le bras de Pirmil et de la Madeleine. Seule celle du pont de Pirmil fut entreprise. Tous ces travaux étaient en cours quand la guerre éclata. Aussi en 1914, dans les bras uniques, de Montjean à Oudon, trouvait-on partout « un tirant d'eau minimum de (— 1,50) sous l'étiage moyen, sur une largeur minimum de 30 mètres », tandis que des atterrissements s'étaient formés entre les épis et que la vitesse du courant n'était pas augmentée. On pouvait espérer partout à l'avenir, en tout temps, une profondeur de 1^m20 (73 jours), souvent 1^m50 à 2 mètres (78 jours) et même davantage (214 jours). Le kilomètre amélioré revenait à 120.900 fr. pour le premier établissement et 1.000 fr. d'entretien par an.

(16) Cf. Kauffmann, *op. cit.*, p. 58-59, 66-69 (jusqu'en 1915).

Pendant la guerre, à partir de 1916, on fut obligé de poursuivre l'amélioration de la Loire avec le concours de prisonniers de guerre pour permettre l'exploitation militaire du fleuve. En 1919, une décision ministérielle du 14 août ordonna d'achever les travaux jusqu'à Oudon. Mais ceux-ci amenèrent des déceptions, dues, en partie peut-être, au quasi abandon de la Loire à elle-même pendant 4 ans, en partie à l'hostilité des riverains accusant les travaux de provoquer des inondations. Aussi, en 1922, une enquête fut-elle ouverte pour examiner les protestations. A ce moment les travaux étaient achevés sur 17 km. en amont d'Ancenis. Il restait encore à exécuter la partie en aval de Montjean et celle comprise entre Ancenis et Oudon. De la Maine à Oudon, il y avait 1^m20 de tirant d'eau à l'étiage et 1^m50 sous l'étiage en 1926. Depuis lors, les travaux poursuivis ont permis d'achever la partie allant du confluent de la Maine à Oudon avant la fin de 1927. Mais sur l'intervention des Conseils généraux de Maine-et-Loire et de la Loire-Inférieure se faisant l'écho des protestations des riverains, un certain nombre d'« épis » ont été dérasé en 1928 d'une façon malencontreuse sans doute pour le si bel effort tenté depuis 1904.

Poursuivie durant la guerre, la reconstruction du pont de Pirmil fut continuée après les hostilités en même temps que la reconstruction du pont Maudit écroulé en 1914 et celle du pont de la Madeleine. Le deuxième pont, terminé en 1923, a précédé en date l'achèvement du premier en 1926 et du troisième en 1927. Ces deux derniers, avec leurs trois arches remplaçant les 11 arches anciennes, presque complètement démolies à l'heure actuelle, facilitaient désormais l'écoulement des eaux augmenté par les travaux d'amont dont nous venons de parler.

Cependant, le programme de 1913 n'avait rien décidé au sujet du grand bras Nord (bras de la Bourse et de l'Hôpital) pour ainsi dire, seul utilisé par la batellerie fluviale dans la traversée de Nantes. La baisse de l'étiage devenait de plus en plus menaçante dans ce bras pour la navigation fluviale et, dit-on, pour la solidité des quais

urbains en dépit du petit barrage construit en 1922 dans le bras de la Bourse pour retenir les eaux à marée descendante. En présence de cette situation, les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, après un vaste projet trop onéreux, parvinrent à faire adopter la suppression partielle du bras Nord rattachée au programme de 1913 en vertu des décrets précités des 13 mars, 26 mai, 19 novembre 1926. Ces travaux en cours d'exécution (17) doivent coûter 20.000.000 fr. supportés pour un quart par la Ville de Nantes et le Département, pour un quart par la Chambre de Commerce et pour la moitié par l'Etat. Le bras de la Bourse est déjà comblé, depuis l'embouchure de l'Erdre jusqu'à la pointe de la Petite-Hollande ; en ce moment on rescinde la pointe de l'île Gloriette pour faciliter l'écoulement des eaux du bras de la Madeleine débouchant à la Fosse. Le comblement de la « boire » de Toussaint, ajouté aux décrets précédents, est commencé depuis 1928 et sera terminé bientôt. Ces travaux s'imposaient pour l'amélioration du port. Mais avant même d'avoir décidé de détourner partiellement l'Erdre de son cours actuel (17^{bis}) pour la faire passer en tunnel sous les Cours Saint-André et Saint-Pierre, ce qui serait une solution excellente au point de vue économique, on se prépare à supprimer le bras de l'Hôpital. Ce projet compromet gravement la solution du tunnel déjà menacée par des dimensions trop étroites. Le bras de l'Hôpital, en effet, conduit en ligne droite dans le port maritime et par suite convient seul à la navigation fluviale qui utilise presque exclusivement l'Erdre canalisée et risque d'être soumise, si on persiste dans ces dessins, à une manœuvre très délicate pour virer fortement en Loire avant que le bateau ne s'engage dans le bras de la Madeleine. De cette façon, le trajet depuis le

(17) Nous empruntons la plupart des renseignements techniques qui suivent à l'article paru dans le journal *Le Phare*, n° du 14 juin 1926.

(17 bis) La question est plus ancienne qu'on ne le croit d'ordinaire, puisqu'elle remonte à 1859 au moins. Cf. Faugères et Debange, *Mémoire pour... la dérivation du canal de l'Erdre et la suppression du bras Saint-Félix*, 23 avril 1859.

tunnel projeté jusqu'à la Fosse, sera doublé, puisque l'Er-dre, rejetée hors du canal Saint-Félix, qu'un habile agencement des travaux contraindra de combler, devra emprunter une partie du bras Nord actuel pour se jeter à l'entrée présente du bras de la Madeleine, au sortir d'une écluse. Les barrages en enrochements situés à cet endroit et à l'entrée du bras de Pirmil qui servaient à concentrer les eaux dans le bras Nord seront enlevés.

Après l'exécution de ce gigantesque comblement, croyons-nous, unique dans la traversée d'une ville par un grand fleuve, Nantes qui, depuis les travaux de Saint-Félix, a si longtemps profité de la Loire, d'après ce que nous avons vu plus haut, aura repoussé du centre de la cité, comme un pestiféré, le seul bras navigable jusqu'à présent du fleuve baignant jadis ses remparts et lui procurant encore, il y a moins d'un siècle, sa prospérité fluviale compensant un peu sa décadence maritime !

§ 2. — VOIES FERRÉES

En dehors des routes et chemins qui ne subirent pas de modifications sensibles depuis les grandes lois de la Monarchie de Juillet, un admirable réseau ferré ayant son centre à Nantes se constitua au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle dans toutes les directions.

L'ouverture des principales lignes (18) postérieures à la mise en service de la ligne Nantes-Tours-Paris en 1851, s'effectua dans l'ordre et aux dates suivantes :

1) Ligne de Nantes à Saint-Nazaire, le 10 août 1857, prolongée jusqu'au Croisic le 11 mai 1879.

2) Ligne de Nantes à Lorient, le 21 septembre 1862, à Quimper le 8 septembre 1863, à Chateaulin le 12 décembre 1864, à Pontivy (Napoléonville) le 19 décembre 1864, à Landerneau le 16 décembre 1867.

3) Ligne de Nantes à La Roche-sur-Yon (Napoléon-Vendée) le 30 décembre 1866, prolongée jusqu'à La

(18) *Statistique Centrale des Chemins de fer, Chemins de fer français* (publiée annuellement par le Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, puis le Ministère des Travaux publics).

Rochelle le 14 mars 1871, à Rochefort le 29 décembre 1873, d'où la liaison directe de Nantes avec Bordeaux.

4) Ligne de Nantes à Châteaubriant, le 23 décembre 1877 et par suite de l'ouverture simultanée du tronçon Châteaubriant-Segré, jusqu'à Segré.

5) Ligne de Nantes à Rennes, par Châteaubriant, le 28 décembre 1881, par Blain, vers 1907.

6) Ligne de Nantes à Poitiers, par Cholet, achevée en 1885.

D'autres lignes secondaires étaient venues ou vinrent mêler leurs mailles à la trame ferroviaire fortement tracée.

Grâce aux chemins de fer, Nantes est relié assez commodément avec tous les points importants du territoire, malgré la concentration exagérée des voies ferrées sur Paris. Rappelons pour mémoire qu'en ce moment s'agit la grave question du déplacement de la voie Nantes-Saint-Nazaire dans la traversée de la Ville par le quai Moncoussu, semble-t-il, déplacement qui n'est pas sans intérêt pour le service des quais de la rive droite, comme le prouve l'attention manifestée par la Chambre de Commerce dans cette question aux côtés de la Ville.

Section B. — QUAIS

Vers 1857, le port de Nantes ne possédait encore que des quais inclinés construits au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle. Les cales trop basses de la rive droite, depuis la douane jusqu'aux entrepôts, étaient couvertes d'eau aux grandes marées (19). En 1859 on procéda à l'élargissement du quai d'Aiguillon et en 1864 à l'exhaussement de la cale Chaurand, à la construction des cales en tablier de la Maison-Rouge, de l'Hôpital, à l'édification

(19) Cf. *La Chambre de Commerce de Nantes, op. cit.*, p. 50, ouvrage auquel sont empruntés quelques renseignements jusqu'en 1902.

du quai de la cale de la Madeleine en amont du pont. De 1868 à 1870, en même temps que l'on reconstruisait le pont de la Bourse on refit les quais aux abords du pont (20). Malgré le désir exprimé par la Chambre de Commerce, ce fut en 1873 qu'on commença la construction du premier quai vertical décidé le 15 mai 1869, mais ajourné par la guerre de 1870. C'est dans ces conditions que furent édifiés, de 1873 à 1881, les 705^m de quais verticaux de la Fosse depuis le bureau du Port jusqu'à la gare maritime (21) sur blocs artificiels ou pilotis supportant un mur continu avec, en arrière, des contreforts voûtés ou de grandes voûtes sur des piles, suivant les profondeurs. De 1873 à 1875, la pointe de l'île Gloriette fut améliorée grâce à un terre-plein et à un chemin de halage (avant l'installation de mâts de signaux (21^{bis}) en 1889) tandis que l'Erdre était dotée de quais sur les deux rives depuis le pont Morand jusqu'au pont de Barbin, moyennant 410.000 francs. La reconstruction du quai d'Aiguillon, qu'on avança en rivière, eut lieu de 1881 à 1885 sur le modèle des quais de la Fosse. Le quai des Constructions, appelé depuis Ernest Renaud et qui possédait des estacades en avant, faute de profondeur, fut, en 1882-86, élargi de 5 à 8^m vers la rivière sur 135^m de longueur suivant les types de murs sus-mentionnés. Pour combler le vide entre les deux quais précédents, des estacades remplacèrent les cales inclinées, puis, de 1892 à 1894, les estacades du quai Saint-Louis, en aval du quai d'Aiguillon, prirent la place d'autres cales.

Ces quais, situés sur la rive droite, étant devenus insuffisants, on fut obligé d'en construire de nouveaux sur la rive gauche. Ainsi, de 1897 à 1899 (22) environ,

(20) Joly, *op. cit.*, p. 286 et 288.

(21) Cf. Sur les quais de 1873 à 1894, Cosmi, *op. cit.*, p. 4-5.

(21 bis) Arch. Ch. de Com., C 39.

(22) Sur les quais de 1897 à 1915, sauf indications contraires, voir Kauffmann, *op. cit.*, p. 44-47.

les chemins de fer de l'Etat construisirent les estacades en bois (quai Fernand Crouan), mesurant 300^m de longueur, en amont de l'ancien canal Nord-Sud. De 1900 à 1902 environ, à la suite de la suppression de l'île Lemaire cu Mabon, 300 nouveaux mètres de quai furent établis dans la prairie au Duc. C'était le premier tronçon du quai des Antilles que le détournement partiel de la « boire » de Toussaint, décidé par le programme de 1902 unissant l'île Sainte-Anne à la prairie au Duc, permit de prolonger après 1902, de 200^m à l'aide d'estacades en bois bordant un mur vertical comme les quais opposés d'Aiguillon, Saint-Louis, etc., mais comportant un terre-plein de 75^m de largeur.

Simultanément avec les déroctages du programme de 1902, il fut procédé à l'élargissement des quais de la rive droite, au moyen d'estacades augmentant de 3^m au moins la largeur des terre-pleins qui ne dépassait point 27^m en certains points depuis la construction du chemin de fer de Saint-Nazaire. Deux estacades mesurant 12^m de longueur, espacées entre elles de 20^m et isolées des précédentes, furent établies à Chantenay, à l'emplacement d'une sorte de bassin, sous le nom bientôt de quai du Cordon Bleu. En 1912-13 (23), furent mis en service les 500^m d'estacades en ciment armé (plateforme) formant, en vertu d'un décret de 1909, le quai de Roche-Maurice, également isolé, sur la rive droite. Cet isolement, ainsi que le précédent, s'expliquait par l'existence d'estacades privées appartenant, à côté des quais publics, à des usines riveraines de la Loire. Aussi, malgré des interruptions, existait-il et existe-t-il encore, entre les quais Saint-Louis, du Cordon-Bleu, de Roche-Maurice, une ligne de quais particuliers de différentes dimensions, hauteurs et constructions ne se raccordant pas les uns aux autres. Leur ensemble atteignait plusieurs centaines de mètres et s'élève

(23) Cf. *Le Port de Nantes*, op. cit., p. 13.

actuellement à 1.100^m environ (24). A l'amont immédiat du quai de la Fosse subsistait et subsiste encore, pour peu de temps, une ancienne cale dite la « Cale aux Oranges », mesurant 200^m de longueur et unique, pensons-nous, de son genre dans le port maritime.

Le programme de 1913 comprit d'importants travaux de quais réalisés par étapes. A ce point de vue, l'effort a porté sur le bras de Pirmil. Le quai Wilson (25) en construction au début de la guerre a été poursuivi cependant malgré les hostilités, de telle sorte qu'en fin 1916, 120^m purent être utilisés, puis, en fin 1917, 60^m nouveaux sur pieux en ciment armé et 300^m sur voûtes (reposant sur des piles en maçonnerie) ; au commencement de 1919, 220 autres mètres sur pieux et 200 sur voûtes, enfin 300^m supplémentaires en 1921, ce qui portait le total des quais publics de Nantes à 5.128^m de longueur. Depuis cette époque, les 600^m inachevés de quai Wilson purent être livrés au trafic. En pleine guerre (26), à l'Usine Brûlée, en aval de Roche-Maurice, avaient été construits trois postes d'accostage, de 4 « ducs d'Albe » chacun, avec une estacade en arrière pour les grues et les wagons. Ces postes, qui existent toujours, sont isolés du quai de Roche-Maurice et ont reçu le nom de quai Emile Cormerais.

Vers 1922 ou 1923, des « ducs d'Albe » en ciment avec mur de soutènement en arrière furent édifiés à l'île Cheviré, sur plusieurs centaines de mètres de longueur, en guise de quai d'armement par les Chantiers de la Loire. A l'endroit prévu pour une forme de radoub, présentement ajournée par la Chambre de Commerce, les estacades du quai des Antilles ont été refaites assez récemment en ciment armé ainsi que celles du quai Fernand-Crouan.

(24) *Le Port de Nantes, op. cit.*, p. 16.

(25) Renseignements techniques dans Kauffmann, *op. cit.*, p. 69-73. — Date de mise en service dans *Le Port de Nantes, op. cit.*, p. 15.

(26) Cf. *supra*, p. 392, note 19, et *Le Port de Nantes, op. cit.*, p. 13.

Enfin, pour être complet, il nous faut mentionner l'existence d'autres ouvrages d'accostage (27) constituant l'avant-port de Nantes : Sur la rive droite, la grande estacade en ciment de Donges (15 km. en amont de Saint-Nazaire) mesurant 350^m de long et reliée à la rive distante de 100 à 120^m, par deux traverses, a remplacé après la guerre les ouvrages en bois construits par les Américains en 1917-18. Cette estacade est exploitée maintenant par la C^{ie} d'Orléans. Sur la rive gauche, Paimbœuf a été muni pendant la guerre d'une estacade en ciment analogue à la précédente, mais mesurant seulement 250^m de long. De cette façon, grâce à l'activité de la Chambre de Commerce concessionnaire, nous le savons, de l'outillage public depuis 1880, le port de Nantes proprement dit est doté de beaux quais pratiques, suffisant au trafic actuel. Mais l'emplacement occupé par les principaux chantiers de constructions navales constitue déjà une gêne pour le service du quai des Antilles et du quai Wilson, en rompant la continuité des quais de la rive gauche sans parler des quais privés de la rive droite, qu'il faudra transformer en quais publics et uniformiser dans un avenir prochain si le trafic oblige à étendre les quais de Nantes vers l'aval, c'est-à-dire vers Saint-Nazaire, selon une tendance qui se dessine déjà pour constituer la « rue d'usine » envisagée par M. Maurice Schwob.

Section C. — ENGINS DIVERS ET ÉDIFICES

§ 1. — ENGINS DIVERS

Les progrès réalisés dans l'outillage proprement dit, c'est-à-dire dans les engins de toutes sortes servant au levage, à la manutention, au remorquage, etc... ont été remarquables quand on compare la situation du port de

(27) *Ibidem*, p. 20-21.

Nantes vers 1880 et en 1927, d'après le tableau suivant (28) :

		1882	1897	1903	1913	1921	1927
Grues	à bras	Moins de 1.200 k.	19	»	»	»	»
		1.200 à 5.000 k.	19	9	5	2	3
		10.000 à 15.000 k.	2	1	1	1	1
	à vapeur	1.500 k.....	»	13	24	40	44
		3.000 k.....	»	»	»	14	30
		5.000 k.....	»	»	»	6	
		1.500 k.....	»	»	»	12	12
		3.000 k.....	»	»	»	8	8
		5.000 k.....	»	»	»	4	4
		6.000 k.....	»	»	»	»	6
	électriques	30.000 k.....	»	»	»	1	1
		Trépied à vapeur de 60 t.	»	1	1	1	1
		Engins flottants (grues à v.)	»	»	»	2	2
		Trémies ensacheuses.....	»	»	»	4	»
		Cabestans	»	»	»	25	41
		Voies ferrées	1.800 ^m	5.020 ^m	»	»	»

Encore unique engin de levage en 1882, les grues à bras, dès avant 1897, avaient considérablement diminué au profit des grues à vapeur de 1.500 kgs, accrues en nombre avant 1903 et surtout avant 1913, époque où l'on trouve la présence des premières grues électriques déjà nombreuses et qui ne devaient pour ainsi dire pas augmenter ensuite, tandis que les grues à vapeur ont vu leur puissance croître après la guerre en même temps que leur quantité.

A part les cabestans passés de 25 en 1921 à 41 en 1927, et les prises d'eau de 46 à 61, les autres engins, sauf les lampes électriques depuis 1913 et les voies ferrées, ne se sont guère développés. Mais le tableau ci-dessus ne saurait être limitatif, car à côté de l'outillage public figura et figure encore un important outillage privé. De 6 grues à bras (1.200 à 5.000 kgs) à la C^{ie} d'Orléans,

(28) Les chiffres de 1882 proviennent de Toly, *op. cit.*, p. 294 ; ceux de 1897, de Cosmi, *op. cit.* ; ceux de 1903, 1913 et 1927, des *Rapports sur la situation commerciale et industrielle de Nantes*, *op. cit.* ; ceux de 1921, de *Le Port de Nantes*, *op. cit.* p. 23-26.

2 grues à vapeur et 1 à bras de 1.200 kgs aux Magasins Généraux de Paris, 1 grue à bras de 1.000 kgs à la Marine, 7 autres grues à vapeur de 1.000 à 6.000 kgs et 7 à bras de 500 à 5.000 kgs, sans compter 2 bigues de 40 tonnes dont 1 aux chantiers de la Loire, 1 bigue de 30 tonnes aux chantiers Dubigeon, en 1897 (29), ce matériel privé passa en 1921 (30) à 19 grues à vapeur de 1.500 kgs, 3 de 1.000 à 1.200 kgs, 13 de 2 à 3.500 kgs, 6 grues électriques de 1.000 à 1.500 kgs, 1 de 800 kgs, 2 de 2.200 kgs.

Cependant l'augmentation des grues sur les quais publics, l'établissement d'un trépied oscillant de 60 tonnes (31), l'installation de voies ferrées sur le quai même de la Fosse et pour le service des entrepôts sur le quai des Constructions dès avant 1883 ne sont pas sans témoigner de l'activité de la Chambre de Commerce en matière d'outillage proprement dit depuis le décret de 1880 qui a entraîné pour celle-ci une dépense de 800.000 francs sous forme de grues, voies ferrées, travaux aux entrepôts (32), etc... Notons en passant que les voies ferrées, assez nombreuses, qui desservent depuis des années les quais de la rive droite furent rattachées dès le début au réseau d'Orléans et, le réseau de l'Etat, depuis moins longtemps, a relié les quais de la rive gauche à ses lignes, de la même manière par exemple qu'à Bordeaux. En 1921 (33) les premières voies représentaient un total de 12.675 mètres, les secondes 13.565 mètres et, depuis ce temps, elles se sont encore un peu accrues. Nantes n'a jamais eu de forme de radoub, se contentant de celle de Paimbœuf, construite en 1862 et d'un dock flottant de 48^m50 de longueur sur 7^m30 de largeur, servant aux navires de moins de 120 tonnes. Cette forme était placée dans les canaux de la Prairie-au-Duc vers 1880 (34). Le *slip-way*

(29) Cosmi, *op. cit.*, p. 6.

(30) Cf. *supra*, note 28.

(31) Libaudière, *op. cit.*, p. 425.

(32) *La Chambre de Commerce de Nantes, op. cit.*, p. 53.

(33) Cf. pour le détail *Le Port de Nantes, op. cit.*, p. 26-28.

(34) Joly, *op. cit.*, p. 237.

(35) du système Labat, fut installé sur la rive droite à Chantenay vers 1893. Il y est encore et mesure 100 mètres de long. Il se dédouble en deux parties de 55 et 40 mètres qui, réunies, permettent de soulever parallèlement à la rive des navires de 1.800 tonnes. Depuis la guerre (36) si la Chambre de Commerce a ajourné *sine die* la construction de la forme de radoub de 200 mètres prévue au programme de 1913, du moins a-t-elle comblé cette lacune en obtenant, au titre des Réparations allemandes, en 1920, un grand dock flottant plus considérable (carénage de navires de 10 à 12.000 tonnes), sans compter l'installation, en mars 1929, de 2 grues électriques de 12 tonnes pour les minerais en vue du développement de ce trafic.

§ 2. — EDIFICES

a) *Bourse*. — La Bourse fut agrandie en 1891 (37) d'un tiers par l'avancement de la façade aspectant sur la promenade en même temps que le plafond et la charpente étaient changés. C'est dans la partie neuve que la Chambre de commerce a réinstallé d'une façon moderne ses principaux services.

b) *Entrepôts et Magasins généraux*. — Vers 1885 (38), les anciens entrepôts, placés, nous le savons, dans les Salorges (8.277^{m2}) ainsi que le bâtiment des entrepôts neufs (12.377^{m2}) furent agrandis, comme l'atteste l'exhaussement très visible des Salorges d'un étage qui doubla la superficie de cet entrepôt, relié désormais par voie ferrée au réseau d'Orléans comme les entrepôts neufs. En outre, des entrepôts étaient, vers 1880 (39), installés dans deux locaux en location : les anciennes forges maritimes de l'île Videment (3.000^{m2}) et un magasin voisin des entrepôts

(35) Cf. *Le Port de Nantes*, *op. cit.*, p. 25.

(36) Renseignements aimablement communiqués par M. Legros.

(37) E. Dagault, *op. cit.*, p. 98.

(38) *La Chambre de Commerce de Nantes*, *op. cit.*, p. 53.

(39) Joly, *op. cit.*, p. 296.

neufs dit de Misery, ayant 2.763^{m^2} de surface. En 1893, un des deux hangars provisoires installés sur le quai St-Louis servit d'entrepôt et fut, pensons-nous, depuis ce temps reconstruit en pierre. A la suite d'un décret de concession du 28 juin 1895, un nouvel entrepôt de 3.097^{m^2} fut construit. C'était l'entrepôt du Centre. Il existait déjà des Magasins généraux particuliers (40) : les Magasins généraux de Paris ayant 18.000^{m^2} de superficie, les Docks nantais (Puget-Roy et C^{ie}) de 10.000^{m^2} , les Docks maritimes (B. Montfort) de 8.000^{m^2} . Vers 1911, si nos souvenirs sont exacts, fut entreprise la construction du grand entrepôt Dubachet en granit, avec de vastes portes et 3 étages de baies vitrées. Les planchers représentaient une surface de 7.190^{m^2} (41), ce qui, avec les quatre entrepôts, portait la superficie totale des entrepôts à 45.000^{m^2} environ. Après la guerre, vers 1921, les Magasins généraux particuliers étaient ceux exploités par MM. Joseph Vincent, Sauvestre, Puget et Roy.

c) *Hangars et magasins.* — Après la construction d'un hangar dépendant de la gare maritime de la Compagnie d'Orléans et après l'affectation d'un au moins des deux hangars provisoires du quai St-Louis au commerce, des hangars et des magasins furent édifiés sur la rive gauche, à la suite du programme de 1903. Mais des entrepôts ne pouvaient suffire à un port moderne. Il lui fallait des hangars-magasins, pour permettre aux compagnies navales d'entreposer des marchandises en attendant le départ de celles-ci ou leur enlèvement après déchargement. C'est pourquoi en vue de compléter les installations précitées, la Chambre de Commerce disposa assez abondamment des hangars-magasins sur presque tous les quais. Quel est le Nantais qui ne se souvient pas avoir vu construire, vers 1911-1912, la ligne de hangars-magasins en briques, sur la rive droite, depuis le Bureau du Port jusqu'aux Entrepôts,

(40) Cosmi, *op. cit.*, p. 7.

(41) *Le Port de Nantes, op. cit.* p. 29.

au nombre de 8 bâtiments (42) coquets, totalisant une superficie de 3.540^{m2} ? En dehors des hangars existant quai des Antilles (4 avec 3.343^{m2}), d'autres hangars suivirent les précédents, quai de la Maison-Blanche: 3 ; quai de Roche -Maurice : 1 ; enfin quai Wilson : 1 ; portant ainsi la surface des hangars-magasins à 15.772^{m2}, chiffre qui ne varia pas pendant plusieurs années. Actuellement (43) deux magasins en ciment armé, destinés aux services de la Compagnie Générale Transatlantique, sont en construction quai Wilson et l'un d'eux est même achevé.

Dans le domaine des édifices commerciaux un très grand progrès a donc été accompli depuis 1857 et surtout depuis 1880, en raison du développement des quais puis de l'augmentation du trafic. Le matériel naval de Nantes a-t-il suivi ce rythme ? Les faits vont se charger de nous le dire.

Section D. — MATÉRIEL NAVAL

§ 1. — CONSTRUCTIONS (44)

Jusqu'en 1866 les constructions navales de Nantes jouirent d'une réelle prééminence, mais la loi de 1866 sur la marine marchande causa un grave préjudice aux Chantiers nantais, établis sur la Prairie-au-Duc ou à Chantenay et dont trois d'entre eux étaient outillés pour les navires en fer. Cependant, tous, à l'exception d'un des chantiers de la Prairie-au-Duc, obligé de fermer en 1872 ils construisaient encore, vers 1880, des longs-courriers de moyen tonnage et des caboteurs, sans compter de nombreux canots à vapeur. Les navires lancés, navires de commerce ou de guerre, jaugeaient souvent plus de 2.000 ton-

(42) *Idem*, p. 25 (pour le nombre des hangars et leur superficie globale).

(43) Renseignement communiqué par la Chambre de Commerce.

(44) Pour les constructions avant 1890, consulter Joly, *op. cit.*, p. 302-311. — V. Barbier, *op. cit.*, p. 289, 296, 302. — Voir, depuis 1890, les indications sommaires fournies par les *Rapports sur la situation industrielle et commerciale de Nantes*, *op. cit.*

neaux en dépit des difficultés rencontrées à la descente de la basse-Loire maritime. Mais depuis une époque antérieure à 1875, l'industrie navale était peu florissante à Nantes et la crise se poursuivait encore vers 1881, faisant passer le tonnage construit de 8.607^{tx} à 1.210^{tx} environ et même 923^{tx} en 1885. Toutefois une légère activité se dessina vers 1888 dans les constructions pour la marine de commerce et se poursuivit comme l'attestent les résultats suivants : 5.610^{tx} en 1890, 7.852^{tx} en 1895, puis l'activité redoubla d'intensité, à la suite sans doute de l'amélioration considérable de la basse-Loire, puisqu'en 1899 le tonnage construit fut de 32.000^{tx}, en 1900 de 56.703^{tx}. Les trois mâts en acier, de 2.000 et quelques tonneaux étaient les seuls grands navires que l'on construisait. Mais une chute se produisit : 21.684^{tx} en 1903, 1.600^{tx} en 1906 et 1909, etc..., à cause de l'évolution marquée en faveur des navires à vapeur jusqu'à la reprise commencée en 1911 avec 4.922^{tx}, 25.069^{tx} en 1913. Les cargos construits variaient entre 7.400^{tx} et 1.000^{tx} seulement. On ne parlait plus de voiliers. La guerre de 1914 provoqua une nouvelle baisse amenant le tonnage de 5.861^{tx} en 1914 à 24^{tx} seulement pour la marine de commerce en 1918. Après un nouvel épanouissement jusqu'en 1921 (33.143^{tx}) avec un paquebot de 7.600^{tx}, des cargos de 5.800 à 2.000^{tx}, les constructions sont tombées rapidement aux environs de 9.000^{tx} en 1923-24 et beaucoup moins depuis cette époque. Le tonnage de 1927 n'a donné que le dérisoire total de 439^{tx} pour la marine de commerce. Mais depuis longtemps, d'une façon fort heureuse pour ceux-ci, les chantiers nantais travaillent pour la Marine nationale. Les Ateliers et Chantiers de la Loire, les plus grands chantiers de Nantes, et les Ateliers et Chantiers de Bretagne (anciennement de La Brosse et Fouché), sont installés sur la Prairie-au-Duc, entre le quai Fernand Crouan et le quai des Antilles (cf. supra, p. 418). Les Anciens Chantiers Dubigeon, plus récents que les précédents, se trouvent sur la rive droite, à Chantenay, non loin de Slip-Way. Enfin, après la guerre, quel-

ques autres cales de constructions ont été installées à Nantes ou en aval.

§ 2. — NAVIRES

a) *Navires de mer.* — Même après 1857, le port de Nantes resta fidèle pendant de nombreuses années, aux navires à voiles. En dépit de quelques « steamers » on se servit beaucoup des navires à voiles. En 1875 (45) la flotte nantaise s'élevait à 131.728 ^{tx}, avec une majorité de voiliers. Elle arrivait après la flotte de Marseille et représentait un peu plus du 1/8^e du tonnage français, mais ne comprenait pas les grandes unités lancées par les chantiers locaux, car celles-ci ne pouvaient remonter à Nantes. La décadence du port, dont l'accès devenait de plus en plus difficile, obligea d'employer des voiliers ou quelques vapeurs d'un assez faible tonnage, tels que les goëlettes, les lougres, les petits trois-mâts barqués, les caboteurs calant 3 ou 4^m (50 à 200 ^{tx}). Vint ensuite la période des grands voiliers nantais, qui commença vers 1895 avec 4 mâts barque en fer. Mais le modèle préféré des armateurs nantais fut le 3 mâts (46), du type du « Jacqueline », construit à la Seyne en 1897, du « Général de Charette » (aux armateurs Guillon-Fleury, des trois-mâts barque « Mac-Mahon », mesurant 83^m97 de longueur et représentant 1.955 ^{tx}, « Maréchal de Castries », construit en 1901 aux Chantiers Nantais Dubigeon et ayant 79^m65 de longueur, un port en lourd de 1.800 tonnes, etc... Ces deux derniers navires appartinrent, le premier à la *Société d'Armement de Nantes*, qui utilisa ce type jusqu'en 1928, le deuxième à la *Société des Armateurs Nantais*. Toutefois, à côté des trois-mâts de 1.200 ^{tx}, figuraient des navires de 400 ^{tx} seulement.

En 1890 (47) la flotte nantaise se décomposait ainsi :

(45) Joly, *op. cit.*, p. 302-303, 308.

(46) D'après les modèles du Musée rétrospectif des Salorges, g. 891, 892, 979, 1252, et Libaudière, *op. cit.*

(47) Pour les renseignements qui suivent, se reporter aux *Rapports sur la situation industrielle et commerciale* (années 1890 à 1927).

4.600^{tx} à voile, 10.944^{tx} à vapeur. Les navires de cette dernière catégorie allaient de 100 à 200^{tx} et parfois au-dessus de 800^{tx}. Leur progrès, grâce aux primés dont bénéficiaient les voiliers, fut très lent à Nantes jusqu'en 1910, ils ne représentaient encore que 14.016^{tx} contre 103.206^{tx} à voiles. En 1914, le tonnage global des vapeurs et voiliers réunis représentait 190.663^{tx}, que la guerre fit baisser à 136.032^{tx}, tandis qu'en 1919 on comptait 40.495^{tx} à vapeur (navires de 100 à 200^{tx} et surtout au-dessus de 800^{tx}) et 93.834^{tx} à voiles. Mais depuis ce temps, à la suite d'une évolution dans l'armement et de la crise de la marine marchande, les vapeurs ont augmenté de nombre et de volume dans une proportion foudroyante, au détriment des voiliers qui ont presque tous été désarmés et démolis après un séjour dans le canal de la Martinière. Ceux-ci en 1926 s'élevaient, en effet, à 26.172^{tx} pour 158.516^{tx} à vapeur (88.579 seulement au 1^{er} janvier 1928 et 14.126^{tx} à voiles), la majorité des navires dépassant 800^{tx}. Mais, si la flotte nantaise est en diminution, on ne doit avoir beaucoup d'inquiétude, car les services réguliers remplacent assez avantageusement cette flotte.

b) *Navires fluviaux* (48). La batellerie, dans la basse-Loire maritime ou fluviale et sur le canal de Nantes à Brest, n'évolua pas autant depuis 1857 que la navigation maritime. Il suffit de se reporter à ce que nous avons dit plus haut au sujet des navires fluviaux pour pouvoir mesurer l'évolution d'après ce qui suit. Entre Nantes et Saint-Nazaire, vers 1880, la batellerie, assez active, utilisait des gabares et allèges de 125 à 300^{tx}, puis vers 1900 des gabares et allèges en fer, portant souvent 300 ou 400 tonnes de marchandises et des chalands de 25 à 30 mètres de longueur, marchant à la voile par vent favorable et portant au plus 200 tonnes. Des remorqueurs d'une force de 60 à 80 chevaux entraînaient assez rapidement deux ou trois gabares.. Quant à la batellerie de la basse-Loire

(48) Bellecroix, *op. cit.*, p. 67-69. — Joly, *op. cit.*, p. 302-305.

fluviale ou du canal de Nantes à Brest, elle recourait à des navires en bois. Les principaux types étaient et sont encore les chalands du type précité, les *bateaux nantais* « à fond plat, avec proue pointue ou ronde et poupe carrée ou arrondie » jaugeant moins de 150 tonneaux ; les *péniches* « dont la proue et la poupe sont légèrement évidées et qui jaugent de 80 à 100 tonnes », enfin les *toues* de 30 à 60 tonneaux sans pont. Plusieurs bateaux en acier du type « Fram », mesurant 40 mètres de longueur, 5^m50 de largeur, calant 0^m70 à pleine charge et pouvant remorquer un chaland, ont été mis en service entre Nantes et Blois depuis 1898. Il n'y a pas encore très longtemps, la traction par le vent était encore assez usitée sur la basse-Loire fluviale, mais elle a tendu à diminuer et à être remplacée par la vapeur, tandis que le halage à dos d'homme ou par chevaux, continue sur le canal de Nantes à Brest, sauf entre Nantes et au-delà de Sucé où fonctionne un service de remorquage à vapeur subventionné par les riverains depuis la suppression du chemin de halage au début du xx^e siècle.

Cette stagnation du matériel fluvial est due à l'état de la basse-Loire fluviale (cf. *supra* p. 413-414) et aux dimensions médiocres des écluses du canal de Nantes à Brest (49) : 26 mètres à peine et 1^m62 de mouillage, sauf à l'écluse de Nantes (32^m). La « motorisation », pour employer un néologisme récemment adopté, est à l'état tout à fait embryonnaire. Et les progrès futurs de la batellerie dans la région nantaise se heurteront aux conditions de navigabilité tant que des améliorations n'y auront pas été apportées.

(49) Abel Durand (Loire), *op. cit.*, p. 8. — *Le Port de Nantes*, *op. cit.*, p. 11.

CHAPITRE III

Douanes et Droits divers

De 1857 à nos jours, le système fiscal régissant le port de Nantes s'est légèrement accru de quelques droits ou redevances assez légères, en dehors des droits de douanes proprement dits.

Section A. — DOUANES (1)

A peine, pour ainsi dire, le bassin de St-Nazaire était-il mis en service pour remédier à la situation de Nantes, quand en 1860 Napoléon III inaugura, nous l'avons vu, une politique de libéralisme douanier par la conclusion d'un traité de commerce avec l'Angleterre et ultérieurement avec d'autres pays trafiquant à Nantes, comme la Belgique (1861), le Zollverein (1862), la Hanse, la Suède, les Pays-Bas, l'Espagne (1865), l'Autriche, le Portugal (1866), etc... Dès 1860, Nantes, comme les autres ports, bénéficia de l'affranchissement de la laine, du coton et de nombreuses matières premières coloniales, puis en 1861 du droit uniforme sur les blés, en 1862 des facilités d'importations des fontes et fers, etc., en 1863 et 1864 de l'abaissement des droits sur les vins, le chanvre et le lin, les matériaux de construction, etc. Mais ces mesures, compensées peut-être en partie pour les ports coloniaux par l'abaissement des droits sur les sucres bruts, etc., par l'émancipation des colonies en 1861 et par la loi de 1866 sur la marine marchande, n'eurent pas de répercussions favorables sur l'activité de Nantes, à la différence de celui de la France, diminua, comme nous le verrons.

(1) Cf. Levasseur, (*Histoire*), *op. cit.*, p. 293-304, 352-353, 560-591, 601.

En 1871, les sucres et les cafés furent particulièrement atteints par l'augmentation des droits, même en tenant compte de la baisse générale du commerce à Nantes. La plupart des matières premières subirent un droit de 20 %, avec faculté de drawback à la réexportation, mais cette mesure ne paraît pas avoir eu une influence sensible. Seuls, vers 1880, les sucres donnaient lieu à d'importantes opérations d'entrepôt (2), le transit étant nul et les admissions temporaires n'ayant une certaine valeur qu'à la sortie. La visite des marchandises sur les quais s'effectuait encore, comme presque partout, sous une tente, avec l'ancienne balance à deux plateaux, très commode pour les sucres et cafés dont les moyens de transport (gabares ou wagons) étaient considérés comme cales. Les droits de douane, s'élevant à une quarantaine de millions, plaçaient Nantes au 5^e rang. Le tarif du 7 mai 1881, en maintenant des droits élevés sur les denrées coloniales, en frappant de 10 à 30 % les produits manufacturés, en surchargeant les métaux (autres que les fers), les produits chimiques, ne fut pas sans nuire au trafic de Nantes dont il aggrava, pensons-nous la chute, comme le montrent la courbe commerciale des principales matières (cf. tableau n° 11) et le poids global des marchandises. Au contraire, les lois de 1885, 1887 et 1894 sur les importations de blé eurent pour effet, semble-t-il, de développer l'exportation de ce produit hors de Nantes. Il fallut attendre le tarif du 12 janvier 1892, survenant au moment de l'ouverture du canal de la Martinière, pour voir le commerce de Nantes dépasser les résultats de 1881, en dépit de l'augmentation des douanes (80 % en moyenne par rapport au tarif de 1881). Mais bientôt, il est vrai, la conclusion de nombreux traités de commerce et les trente lois retouchant le tarif de 1892 améliorèrent ce tarif qui désormais, abstraction faite des perfectionnements aux accès du port, favorisa certainement la progression ininterrompue du trafic nantais. Après

(2) Cf. sur ce point et les renseignements suivants, V. Barbier, *op. cit.*, II, p. 240-241, 246.

l'augmentation de quelques droits et la réduction des droits sur les sucres à la suite de la Convention de Bruxelles en 1902, le tarif du 29 mars 1910, tout en augmentant de 4/10^e % environ *ad valorem* les droits de douanes, exerça une action similaire à celle du tarif précédent.

Mais quand la guerre de 1914 (3) eût éclaté, les mesures draconiennes et restrictives signalées plus haut, mirent des obstacles au fonctionnement du tarif de 1910. Après la signature des traités de Versailles, les accords commerciaux conclus sur les bases posées par la loi du 29 juillet 1919 et la majoration des droits sous la forme de coefficients multipliant les anciens droits n'ont, semble-t-il, guère intéressé Nantes en raison du peu de trafic que le port faisait avec les pays étrangers contractants, sauf peut-être dans une certaine mesure, la Belgique, l'Espagne et le Portugal.

Enfin, après la conclusion d'un accord commercial avec l'Allemagne, est intervenu le tarif douanier de 1928 refondant le tarif des droits. Son caractère de protection agricole ne paraît avoir encore affecté le trafic de Nantes mais l'élévation du droit sur les sucres porté de 84 à 100 fr. aura sans doute sa répercussion sur les importations sucrières tandis que la protection industrielle favorisera peut-être un léger essor des métaux ouvrés, etc...

Section B. — DROITS DIVERS

§ 1. — DROITS DE NAVIGATION

A) *Droits maritimes*

a) *Anciens droits* (4) :

Les *droits de congé, de passeport, de visite, de permis et certificat, de reconnaissance* ne subirent pour ainsi dire pas de modifications notables après 1856. Il en fut différé-

(3) D'après Perreau, *op. cit.*, p. 173-174, et W. Oualid, *L'additif douanier (Manuel général de l'instruction primaire, n° du 24 mars 1928, p. 477-478)*.

(4) Pallain, *op. cit.*, p. 430, 433, 447, 450, 461. — Cf. *supra*, p.

remment du *droit de tonnage*. Celui-ci, en effet, en vertu de la loi du 19 mai 1866 et du décret du 27 décembre suivant fut supprimé complètement au profit de l'Etat. Substita-t-il à Nantes, comme ailleurs, pour l'amélioration du port ? Nous n'en savons rien, mais la chose est probable en dépit du silence des documents.

b) *Nouveaux droits* :

I. *Droit de quai* (5). — En 1872 (loi du 30 janvier) fut institué le droit de quai perçu dans un but purement fiscal par l'Etat d'après la jauge nette des navires. Ceux qui ne venaient pas de France payèrent un droit de 0 fr. 50 à 1 fr. par tonneau. Les navires arrivant d'Algérie en furent exempts à partir de 1895. La loi du 23 décembre 1897 a modifié le tarif en le graduant « suivant une échelle proportionnelle à la quantité de marchandises et de voyageurs débarqués ou embarqués », mais le droit ne s'appliqua pas aux navires sur lest. Il en est encore ainsi actuellement. Vers 1902, il ne rapportait que 108.945 fr. à Nantes (6).

II. *Taxes locales* (7). — A la suite de l'avance financière faite par la Chambre de Commerce à l'Etat au sujet du canal de la Martinière, la loi du 28 mars 1889, en dépit de l'opposition de St-Nazaire, autorisa la perception d'un *droit de tonnage* sur les navires passant en Loire, au méridien sis à 2 km. à l'Est de la pointe de Mindin. De 0 fr. 50 (au maximum) par tonneau de jauge le droit passa à 0 fr. 35. Puis à celui-ci vint s'ajouter une *taxe d'outillage* de 0 fr. 15 par tonneau, prélevée sur les navires montant à Nantes et dépassant Haute-Indre. Mais des dragages et l'extension de l'outillage ayant nécessité un emprunt de 1.800.000 fr. contracté par la Ville et la Chambre de Commerce de Nantes, le décret du 29 avril 1896 établit un *péage* de 0 fr. 10 par tonne métrique de marchandises embarquées ou débarquées dans le port de Nantes. La

(5) Pallain, *op. cit.*, p. 434-436.

(6) *La Chambre de Commerce, op. cit.*, p. 61.

(7) D'après *La Chambre de Commerce, op. cit.*, p. 62, et Pallain, *op. cit.*, p. 457.

durée de ce péage, primitivement fixée à 21 ans, fut étendue à 28 ans par le décret du 15 février 1897. Sauf erreur, la taxe d'outillage continue à être perçue maintenant et le péage a été prorogé avec de très légers changements.

B) *Droits fluviaux*

Le *droit de navigation* (8) régi par les ordonnances de 1837 et 1839, ne s'éleva plus qu'à 0^c2 par tonne kilométrique sur la basse-Loire fluviale ou maritime, 0^c5 au 0^c25 sur le canal de Nantes à Brest, à la suite du décret du 22 août 1860. Il fut encore abaissé par le décret du 27 février 1867 à 0^c2 pour les marchandises de première classe, et 0^c1 pour les marchandises dites de deuxième classe sur la Loire, à 0^c,5 et 0^c,2 sur le canal de Nantes à Brest suivant la classe des marchandises. Enfin, en 1880, le droit fut complètement supprimé, en vertu de la loi du 19 février (9). Depuis ce temps, en dehors de l'impôt sur les transports en général, un droit spécial a été mis sur les marchandises transportées par eau, grevant assez lourdement du prix du fret. Créé par la loi du 3 août 1926, le droit s'élève à 8 % de la valeur du fret sauf dans certains cas où il n'est que de 4 %.

§ 2. — TAXES D'USAGE

A côté des droits de navigation, les navires ou les marchandises, depuis très longtemps, acquittèrent des droits ou des taxes en raison de l'utilisation d'engins ou de services. Mais le nombre et la nature de ces taxes varièrent.

Sans vouloir donner une liste de toutes ces taxes, on peut noter qu'après le vieux droit dû pour le lestage et le délestage, l'une des taxes les plus anciennes en date, fut celle acquittée pour le séjour des marchandises dans les entrepôts de la Chambre de Commerce. Ces droits changèrent à diverses reprises (10) et viennent encore d'être augmentés très récemment après approbation par le Conseil municipal comme le veulent les lois et décrets concernant les Entrepôts publics.

(8) Alfred de Foville, *op. cit.*, p. 134-135.

(9) Bellecroix, *op. cit.*, p. 39.

(10) Arch. Ch. de Com., H 5, 6, 10, etc.

L'emploi des grues de la Chambre de Commerce donna lieu au paiement d'un droit à partir du décret concédant l'outillage du port en 1880. Ce droit, limité d'abord aux grues de la rive droite (11), s'étendit aux autres grues au fur et à mesure de leur installation. Ici encore les tarifs furent modifiés plusieurs fois avant la guerre de 1914 qui a amené des élévations successives dont la dernière remonte à deux ou trois années. C'est au Ministre des Travaux Publics qu'a appartenu et appartient encore la prérogative d'approuver le tarif de cette taxe, comme du reste celui des autres engins de la Chambre de Commerce tels que le trépied à vapeur, les trémies ensacheuses, le *slip way* (12), le dock flottant, etc., depuis qu'ils ont existé à Nantes. La distribution de l'eau potable aux navires, l'utilisation des hangars construits par la Chambre de Commerce, etc., ont été dès leur origine l'objet de taxes spéciales.

Bien que toutes les taxes que nous venons de citer soient communes à tous les grands ports, il n'était pas inutile de les indiquer brièvement pour bien connaître les droits de toutes sortes perçus à Nantes depuis 1857 et pouvoir comparer ceux-ci avec les droits que nous avons rencontrés antérieurement.

CONCLUSION

Si le cadre administratif depuis 1857 a conservé ses traits principaux, plusieurs changements se sont produits dans l'action de deux rouages importants. Le changement le plus important fut la place de premier plan prise par la Chambre de Commerce dès 1865, place qui en faisant de l'organe représentatif du commerce nantais le « véritable animateur » a entraîné une modification dans l'attitude du pouvoir central. Celui-ci, en effet, est devenu plus vigilant pour Nantes avec Napoléon III à la fin de son règne et surtout sous la III^e République. Les travaux du canal de

(11) *La Chambre de Commerce, op. cit.*, p. 62.

(12) *Idem.*

la Martinière, à la suite de la loi de 1879, la construction des quais, les programmes de 1903 et 1913, sans compter d'autres travaux, en sont une vivante illustration en même temps qu'ils témoignent de l'énergie et de l'activité déployées par Nantes pour échapper à la ruine complète qui, vers 1885 était imminente et menaçait de bénéficier non seulement à St-Nazaire mais à La Rochelle. Comme par le passé, mais dans une plus grande mesure, la Ville de Nantes et le Département de la Loire-Inférieure ont concouru à l'œuvre de la Chambre de Commerce qui, en dehors des accès du port, s'est occupée personnellement de l'outillage (quais, engins, édifices) depuis 1880 et a obtenu de beaux résultats dans ce domaine. La Société « La Loire Navigable » a joué un grand rôle dans la question de la Loire fluviale faisant le pendant en plus petit de la question de la basse-Loire maritime. On ne doit pas non plus oublier le développement pris par les services réguliers de navigation qui ont accompagné la reprise du trafic à Nantes, ni la transformation, assez lente il est vrai, de la flotte voilière nantaise en flotte à vapeur, tandis que les chantiers ont connu un moment une grande activité pour la marine de commerce. Quant au système fiscal, en dépit des modifications douanières, moins fréquentes cependant qu'avant 1857, il ne fut pas trop lourd et, sauf à une ou deux reprises, son influence ne paraît pas avoir été néfaste, ainsi que l'étude du trafic va nous permettre de le constater.

TITRE II

TRAFIC

CHAPITRE PREMIER

Trafic global

Section A. — POIDS

§ 1. — POIDS TOTAL

L'examen des statistiques du poids total (1) depuis 1865 (il n'y a pas, à notre connaissance, de chiffres antérieurs), montre que le trafic de Nantes, dans son ensemble, n'a cessé de baisser d'une façon continue, à quelques exceptions près (1872, 1875, 1877, 1880), depuis 1865 : 434.592 ^t, jusqu'à 1885 : 164.070 ^t. De 1860 à 1871, le tarif douanier si libéral (cf. *supra*, p. 431) ne saurait être rendu responsable de cette baisse. Il faut en chercher la cause dans le mauvais état progressif de la basse-Loire maritime que nous avons vu plus haut et dans le développement du trafic de Saint-Nazaire offrant aux navires

(1) Voir le tableau n° 10.

Nous avons emprunté les chiffres qui suivent à la *Statistique générale du Commerce de la France*, de préférence à ceux publiés par la Chambre de Commerce de Nantes (depuis l'année 1893 seulement) dans les *Renseignements sur la situation commerciale et industrielle* [de Nantes], parce que les premiers ont l'avantage de fournir une série plus complète de renseignements en donnant les entrées et les sorties séparément du total, ensuite parce qu'ils sont nettement inférieurs aux seconds et constituent donc un résultat minimum (on y tient compte seulement du port de Nantes et non de ses annexes), enfin, parce qu'étant dressé de la même manière pour tous les ports de France, la comparaison de ceux-ci avec Nantes est relativement plus exacte et plus scientifique.

TABLÉAU
N° 10

POIDS GLOBAL des Marchandises (tonnes)

ANNÉES	Entrées	Sorties	Total	ANNÉES	Entrées	Sorties	Total	Total de Nantes avec ses annexes
1865	271.224	163.368	434.592	1893	190.101	52.322	242.423	544.221
1866	237.399	154.770	392.169	1894	231.874	72.194	304.068	596.746
1867	286.327	73.900	360.226	1895	220.314	72.247	292.561	639.469
1868	247.970	76.743	324.713	1896	390.335	87.084	477.419	707.666
1869	224.902	90.865	315.767	1897	446.350	86.527	532.877	764.908
1870	227.402	47.131	274.533	1898	499.024	82.156	581.180	843.344
1871	180.087	56.931	237.018	1899	604.759	82.649	687.408	955.766
1872	197.764	149.748	347.512	1900	638.598	95.769	734.367	998.798
1873	193.582	97.307	290.889	1901	701.105	74.503	775.608	1.033.038
1874	198.595	80.263	278.858	1902	714.323	83.273	797.596	1.068.263
1875	196.812	124.314	325.126	1903	712.049	103.869	815.918	1.109.525
1876	198.767	91.413	290.180	1904	816.023	109.295	925.318	1.174.610
1877	196.970	106.037	303.007	1905	900.870	88.699	989.569	1.245.614
1878	175.551	46.684	222.235	1906	1.059.700	90.400	1.150.100	1.249.700

1882	187.578	48.347	235.925	1910	1.091.160	146.793	1.237.953	1.533.660
1883	163.199	50.198	213.367	1911	1.249.475	183.481	1.432.956	1.701.455
1884	135.070	32.810	167.880	1912	1.240.886	255.772	1.496.657	1.770.340
1885	132.447	31.623	164.070	1913	1.399.970	274.387	1.674.357	1.963.715
1886	136.314	41.628	177.942	1914	1.317.937	222.125	1.540.062	1.820.407
1887	145.165	39.264	184.429	1915	2.269.927	86.123	2.356.050	2.566.739
1888	154.423	41.557	195.980	1916	2.506.932	92.819	2.599.751	2.891.778
1889	163.058	54.407	217.465	1917	1.602.526	80.636	1.683.162	1.849.248
1890	159.179	55.164	214.343	1918	622.143	39.790	661.933	2.235.485
1891	180.903	74.324	255.227	1919	631.404	21.906	653.310	1.708.581
1892	162.749	80.691	243.440	1920	786.027	129.151	915.178	1.903.926
				1921	585.997	84.597	670.594	1.200.628
				1922	910.055	137.050	1.047.105	1.661.713
				1923	1.486.147	196.914	1.683.061	2.119.361
				1924	1.497.437	187.634	1.685.071	2.154.330
				1925	1.426.625	141.463	1.563.088	2.091.907
				1926	1.300.876	127.321	1.428.197	1.993.507
				1927	1.488.677	340.859	1.829.536	2.241.329
				1928	1.598.360	490.251	2.089.141	2.504.263

Nota. — Chiffres du tableau analytique n° à 9 puis n° 14 à 16, du *Tableau général du Commerce de la France* pour Nantes proprement dit. — Chiffres (en tonnes) des *Renseignements sur la situation commerciale et industrielle* [de Nantes, publiés par la Chambre de Commerce] pour Nantes avec ses annexes, sauf en 1928 où les chiffres proviennent d'une communication par la Chambre de Commerce

dont le tirant d'eau augmentait, une profondeur suffisante. Et même après les relèvements douaniers consécutifs à la guerre de 1870, la chute du poids total des marchandises fut due principalement aux mêmes causes que précédemment. En 1886, une reprise légère s'accusa, irrégulière jusqu'en 1895, puis à la suite de l'ouverture du canal de la Martinière depuis trois ans, le poids des marchandises ne s'arrêta d'augmenter, passant de 292.561^t en 1895 à 477.419^t dès 1896, à 1.149.109^t en 1906, 1.674.357^t en 1913. La guerre de 1914 amena un léger flottement au début des hostilités, une recrudescence du trafic ensuite, en 1915 : 2.356.050^t, 2.599.751^t en 1916. Jamais depuis cette époque ce chiffre n'a été dépassé. Au contraire, l'année 1917 a marqué une chute de 900.000^t environ et l'année 1918 une baisse nouvelle de plus de 1.000.000^t, mettant le poids total des marchandises à 661.933^t. Heureusement le port de Nantes, sauf en 1921, a repris rapidement une partie de son importance d'avant guerre, en atteignant 1.047.105^t dès 1922, 1.568.088^t en 1925. La baisse légère de 1926 n'a pas persisté en 1927, dont le total a dû atteindre environ 1.600.000^t (1.829.536^t, d'après les chiffres de la Chambre de Commerce).

La progression annuelle du tirant d'eau de la basse-Loire maritime et le développement continu du trafic en poids depuis 1896, en faisant abstraction de la crise (1918-22) due à la guerre, après un essor trop brutal (1915-16), permettent d'espérer que le poids des marchandises augmentera encore, surtout si Nantes parvient à trouver une assez grande quantité de marchandises à exporter, car si l'essor d'un port dépend de son aménagement, comme l'a dit Levasseur (2), il dépend aussi d'autres choses.

§ 2. — POIDS DES ENTRÉES ET DES SORTIES SÉPARÉES

a) *Importations*. — Les importations ont toujours constitué la base principale du trafic de Nantes et ont généra-

(2) Cf. *supra*, citation en tête de la page 1.

lement formé à elles seules, depuis 1897 en particulier, les 4/5^e ou les 9/10^e du total. Comme ce dernier, nous venons de le voir, a présenté une régularité assez remarquable, il n'est donc pas étonnant que les entrées aient eu une allure analogue, aussi bien lors de la baisse lente de 1865 à 1885 qu'à la hausse depuis 1885. Toutefois quelques légers à-coups se sont produits dans la régularité : en 1866 et 1867, en 1870-71, etc., si on tient compte de légères différences en 1912 (baisse de plus de 8.000^t), en 1914, de 1917 à 1927 au moins, cette dernière année-là n'ayant pas atteint encore le résultat des entrées en 1913 (1.399.970^t). Le chiffre record a été celui, bien entendu, de 1916, avec 2.506.932^t, laissant loin en arrière les modestes 271.224^t de 1865, à plus forte raison les 132.447^t entrées en 1885.

b) *Exportation.* — Les exportations, au contraire irrégulières, ont certainement le plus contribué, en dépit des importations compensatrices, aux modifications inopinées du poids global des marchandises. De 163.368^t en 1865, les sorties tombèrent à 31.623^t en 1885. La reprise, un peu saccadée, vers 1893 a continué de cette manière, sans répit notable jusqu'à 1928. Sauf de 1915 à 1919 où les variations ont été les plus fortes (baisse des sorties de 132.000^t environ en 1915, hausse de 59.000^t environ en 1923), les différences en moins d'une année par rapport à la précédente n'ont guère dépassé 10 à 40.000^t, ce qui est déjà suffisant. C'est donc bien du côté des exportations que le trafic de Nantes pêche, même en tenant compte que ce port est un port industriel recevant des matières premières et envoyant ou réexpédiant ces matières sous forme de produits fabriqués moins lourds, comme le montre le cas du minerai et des fers ouvrés ou des machines. Etant donné que l'état de la basse-Loire maritime n'est plus pour rien dans cet état de choses, il faut en chercher ailleurs la raison. Elle réside dans l'insuffisance des voies venant de l'arrière-pays, en particulier dans le manque de voie vraiment navigable jouant le rôle de « veine cave » (3) tenu

(3) Cf. *supra*, p. 22 et sqq., et Jean Eon, *op. cit.*, p.

jadis par la Loire. Et ce qui le prouve bien ce sont par exemple les ressources naturelles offertes par le bassin de la Loire (4), en particulier dans un périmètre de 150 km. environ. Or, en dépit des chemins de fer, une très faible part seulement de ces produits, parfois nulle, est amenée à Nantes en vue de l'exportation. La voie ferrée est trop onéreuse et accorde assez souvent des faveurs de tarif à d'autres ports ou directions, ce qui empêche l'arrivée à Nantes de certaines marchandises pondéreuses pouvant constituer un bon fret de sortie.

Section B. — TONNAGE

§ 1. — TONNAGE CHARGÉ

Inconnue, pour ainsi dire, pendant longtemps, la jauge globale des navires entrés ou sortis chargés s'éloigne plus de la réalité économique que le poids. Aussi ne convient-il pas d'y insister puisque nous possédons une source de renseignements meilleurs. Faisons remarquer, cependant, qu'à Nantes le tonnage chargé est la règle à l'importation, l'exception à l'exportation. Deux ou trois exemples suffisent pour s'en convaincre. Prenons l'année 1914, qui fut à peu près normale. Sur un total de 891.255 t^x entrés, 851.066 t^x sont venus chargés, les 40.189 autres étant sur lest ; à la sortie, 371.687 t^x chargés et 495.180 t^x sur lest (total 866.867 t^x). Le lest a dépassé les navires chargés sortant, mais pas dans une aussi forte proportion que le poids des marchandises l'indique, même avec la réserve que nous avons faite au sujet de ce dernier. L'année 1916 a marqué, certainement, la plus forte différence entre le tonnage chargé et sur lest à la sortie : 163.330 t^x chargés, 1.191.738 t^x sur lest, et sans doute la plus faible proportionnellement, à l'entrée : 1.356.252 t^x chargés et 21.095

(4) Cf. *infra*, p. 497. Un certain nombre d'auteurs : Bellecroix, Abel Durand, etc., fournissent des exemples de tarifs ferroviaires accordés pour favoriser un point déterminé. Avant 1914, cas des marbres de la Sarthe que les tarifs dirigeaient sur Dieppe, etc...

sur lest. Si nous considérons ce fait comme exceptionnel, une année normale assez récente, 1924, l'une des plus favorables, accuse les résultats suivants : 1.029.178 t^x chargés et 66.170 t^x sur lest entrés ; 547.759 t^x chargés et 550.894 t^x sortis sur lest. Rarement, sinon jamais, l'équilibre des sorties ne fut aussi parfait. Enfin les chiffres de 1927 montrent pour la première fois que les navires chargés sortis dépassent en jauge ceux sur lest : 618.905 t^x et 465.864 t^x. Il y a là un bel indice de la prospérité future possible si ce léger avantage peut se consolider et s'accroître.

§ 2. — TONNAGE BRUT

Le tonnage brut, généralement le plus usité en parlant d'un port, a suivi assez fidèlement le rythme du poids des marchandises, jusqu'en 1921 environ les tonneaux étant presque toujours, avant 1893, supérieurs de 50 à 60.000 aux tonnes et depuis 1893 (5), supérieurs de 200.000 à 300.000 aux tonnes, très rarement au-dessus (500.000 en 1914, en 1921, 1922, 1923 et 1927, près de 600.000 en 1924 et 1926). Il n'est donc guère utile de citer de nombreux chiffres. Qu'il suffise de savoir que de 1872 à 1890 environ le tonnage global brut avoisinait 300.000 t^x (6), dépassait 900.000 t^x en 1897, 1.000.000 t^x dès 1898, 1.500.000 t^x en 1906, 2.000.000 t^x en 1913, 2.900.000 t^x en 1916 ; alors eut lieu une chute jusqu'à 1.700.000 t^x en 1921, après la reprise de 1920, enfin dès 1923 la moyenne de 2.600.000 t^x fut recouvrée d'une façon permanente, sauf en 1925.

Pour les raisons que nous avons indiquées plus haut à propos de l'avenir du poids des marchandises, nous pensons que le tonnage brut des navires augmentera très notablement, quelques bateaux d'une taille très respectable et inconnue à Nantes jusqu'alors, fréquentant le port de

(5) D'après les chiffres publiés par la Chambre de Commerce, *op. cit.*, et légèrement supérieurs à ceux du *Tableau général du Commerce de la France*.

(6) Cf. Abel Durand (Politique française), *op. cit.*, p. 40.

Nantes, comme certains paquebots mixtes de la ligne d'Indo-Chine aux Chargeurs Réunis, depuis le début de 1928.

Section C. — VALEUR

Les valeurs globales (7), à Nantes, ont toujours été inférieures à 100.000.000 fr. de 1865 à 1906, oscillant entre 50 et 80 ou 90 millions, sauf en 1865-66, 1869, de 1871 à 1875. A partir de 1907 jusqu'à 1914 la valeur a augmenté dans l'ordre des centaines de millions, arrivant à 175.100.000 fr. en 1913. Les années exceptionnelles de la guerre, à la suite du renchérissement des produits, ont accusé : 66.200.000 fr. en 1915, 1.080.300.000 fr. (premier résultat au-dessus d'un milliard), en 1916, 1.020.800.000 francs en 1917, 461.100.000 fr. en 1918, 1.218.000.000 fr. a été le maximum à Nantes, en 1920 et depuis ce temps la valeur, tombée à 412.600.000 fr. est arrivée à 1 milliard 90 millions en 1926.

Malgré l'entrée principalement de matières premières plus volumineuses que coûteuses et la sortie de produits fabriqués d'un plus grand prix, la balance commerciale de Nantes a toujours été défavorable, autrement dit la valeur des importations a toujours dépassé celle des exportations et de beaucoup, sauf en 1866. La quantité très supérieure des premières sur les secondes suffit à l'expliquer. Le rapport entre les entrées et les sorties a été en général de 3 à 4 quand ce ne fut pas 6 comme en 1914, 20 en 1915, en 1917-1918 et plus en 1916. Les résultats ont donné ainsi : 53.100.000 fr. entrés et 73.000.000 fr. sortis en 1866, 134.700.000 fr. d'importations ; 24.100.000 fr. d'exportations en 1914, 632.200.000 fr. et 32.000.000 fr. en 1915, 1.034.200.000 fr. et 46.100.000 fr. en 1916, etc., enfin, en 1926, dernier chiffre connu, la moyenne 3 environ avec 798.300.000 fr. d'entrées et 291.700.000 fr. de sorties.

Etant donné que Nantes ne fait pas commerce à pro-

(7) D'après les statistiques du *Tableau du Commerce général de la France*.

prement parler d'espèces et de valeurs avec le dehors, il est à présumer que la balance déficitaire du trafic nantais persistera de nombreuses années, mais on ne doit pas trop s'en inquiéter, le poids des marchandises important plus que tout le reste.

Section D. — RANG

L'indication du rang occupé par le trafic de Nantes parmi celui des principaux ports français, de 1857 à nos jours, est sans contredit la manifestation la plus éclatante des vicissitudes que subit le port. Si Nantes, de 1865 à 1885, baissa, nous l'avons vu, d'une façon absolue avec les chiffres, en particulier le poids, la baisse fut encore plus accentuée quand on la compare avec le mouvement des autres ports à la même époque, c'est-à-dire d'une façon relative.

Dès 1869 (8) les 207.000 t^x nets de Nantes étaient dépassés par le tonnage de 10 ports : Marseille (16 fois, avec 3.396.000 t^x nets), Le Havre (plus de 10 fois, avec 2.181.000 t^x), Bordeaux (5 fois), Dunkerque (3 fois et demie), Calais et Boulogne (plus de 3 fois), Saint-Nazaire (2 fois et demie, avec 498.000 t^x), Cette (367.000 t^x), Rouen (295.000 t^x), Cherbourg (288.000 t^x).

Le poids des marchandises en 1872 (9) par exemple, donna des résultats relatifs sensiblement différents des précédents pour Nantes avec ses annexes. En effet on ne trouve plus avant Nantes que Marseille, Le Havre, Bordeaux, Dunkerque et sur le même rang ou à peu près, Rouen, Cette, Dieppe, Saint-Nazaire et Boulogne représentaient les 3/5^e seulement de Nantes.

En 1885 (10), au summum de la crise par laquelle passa Nantes, celui-ci, sans ses annexes (164.070 t.) n'occupait plus que le 12^e rang au point de vue du poids. Il était précédé par Marseille (3.274.799 t.), Bordeaux

(8) D'après Levasseur (*Histoire*), op. cit., p. 708.

(9) D'après Abel Durand (*Politique*), op. cit., p. 40.

(10) Chiffres du *Tableau Général du Commerce de la France*.

(1.819.157 t.), Le Havre (1.808.446 t.), Dunkerque (1.382.994 t.), Rouen (968.322 t.), St-Nazaire (881.107 t.), Cette (789.165 t.), Dieppe (531.058 t.), Boulogne (359.048 tonnes), Bayonne (339.317 t.), Calais (233.358 t.). Mais la résurrection de Nantes esquissée dès 1886 changea un peu cet ordre. C'est ainsi qu'en 1896, année où le poids global des marchandises dépassa pour Nantes et ses annexes 700.000 t., le classement était devenu le suivant : Marseille (7 fois environ le poids de Nantes), Le Havre (3 fois $1/2$), Dunkerque et Bordeaux (3 fois), Rouen (2 fois $1/2$), Saint-Nazaire et La Rochelle (moins de 2 fois), Cette (un peu plus d'une fois).

L'augmentation du poids, de 1872 à 1901 (11), montre que si Nantes avait vu le poids des marchandises croître de 115 %, le poids de Bayonne s'était accru de 740 %, celui de Saint-Nazaire de 372 %, celui de Rouen de 341 %, celui de Cherbourg de 257 %, celui de Dunkerque de 236 %, celui de La Rochelle de 221 %, celui de Boulogne de 136 %, enfin celui de Marseille de 134 %.

En 1909, d'après les chiffres de Levasseur (12), le pourcentage de l'accroissement du tonnage net depuis 1869 plaçait Nantes au 3^e rang, avec 804 %, que dépassaient seulement les 2.782 % de Cherbourg, les 1.212 % de Rouen. La résurrection de Nantes était donc déjà très sensible et relativement considérable, Les résultats en poids de 1913 (13), dernière année normale avant la guerre, placèrent Nantes (1.674.357 t.) au 6^e rang, après Marseille (8.167.878 t.), Rouen (5.335.930 t.), Bordeaux (4.045.784 tonnes), Le Havre (3.638.992 t.), Dunkerque (3.157.426 tonnes).

En 1920 (14), Rouen (6.208.842 t.), Marseille (5 millions 804.162 t.), Le Havre (4.608.876 t.), Bordeaux (4.028.080 t.), Dunkerque (3.474.556 t.), Saint-Nazaire (1.756.879 t.), La Rochelle, Boulogne et Calais, avec plus

(11) Abel Durand (Politique), *op. cit.*, p. 41.

(12) Cf. *supra*, note 2.

(13 et 14) Cf. *supra*, note 11.

d'un million, dépassaient Nantes sans ses annexes (915.178 tonnes). De 1913 à 1923 (15), l'accroissement de Nantes n'a été que de 10 %, tandis que Le Havre croissait de 43 %, Rouen de 39 %, Dunkerque de 18 %, Bordeaux de 4 % et que Marseille diminuait de 19 %.

Avec l'année 1928 (16), le poids du trafic de Nantes (2.504.263 t.) est arrivé au 6^e rang. Les places précédentes ont été occupées respectivement par Marseille (8.050.000 t.), Rouen (6.897.000 t.), Dunkerque (4.580.000 t.), Le Havre (4.301.000 t.), Bordeaux (4.300.000 t.), tandis que Saint-Nazaire (842.000 t.) est tombé au 13^e rang.

Le port de Nantes a donc retrouvé son rang de 1913 et peut espérer légitimement le conserver.

(15) Brunhes, *op. cit.*, II, p. 292.

(16) Chiffres communiqués par la Chambre de Commerce.

CHAPITRE II

Matières

Comme nous l'avons vu précédemment, vers 1857, les matières principales du commerce nantais étaient, soit des produits européens : houille, céréales, bois, engrais, fers et ouvrages en fer, vins, eaux-de-vie, bière, plomb, matériaux et quelques marchandises déchuës ; soit des produits coloniaux tels que les sucres, le café, le coton, le poivre, le cacao, le riz, etc. Ces marchandises ont-elles gardé, de 1857 à nos jours, la même importance dans le trafic de Nantes ? Non, semble-t-il, d'après les statistiques (se reporter au tableau n° 11). Celles-ci montrent en effet que les matières d'Europe ont progressé sans conteste dans leur ensemble au détriment des marchandises coloniales, transformant Nantes en port franchement européen. Si la houille a toujours conservé la première place, les sucres, en lutte avec les bois, ont été dépassés par les pierres et matériaux, les céréales, à certains moments, par les bois eux-mêmes et les vins par la cellulose et les minerais qui, depuis 1905 environ, les distancent nettement. Viennent ensuite les métaux ouvrés ou non, puis, d'une façon générale, à un niveau sensiblement voisin, les engrais et produits chimiques, les goudrons avec les huiles minérales incluses, ensuite les oléagineux, enfin seul, le riz, supérieur, de 1898 à 1914, à quelques produits qui le précèdent maintenant. L'année 1918 a provoqué la seule chute brutale de toutes les marchandises, sauf de la houille. 1919 a été un peu moins mauvais. Mais l'ordre entre les marchandises, on s'en doute bien, n'a pas été immuable et nous aurons l'occasion de le montrer à propos de plusieurs matières. D'autre part, des produits ont perdu leur rang d'autrefois, tel est le cas de la bière, du plomb, du café, du coton, du poivre, du cacao.

Si l'on envisage les marchandises du trafic nantais, au point de vue de leur classification économique, deux ou trois catégories peuvent être distinguées : les animaux, les végétaux et les minerais ; les matières premières et les matières fabriquées ; les produits agricoles et les produits industriels. Les deux premières distinctions ont l'inconvénient de séparer souvent les entrées d'une même matière de ses sorties, aussi croyons-nous préférable de nous arrêter à la dernière classification, de manière à simplifier l'étude de chaque matière et à éviter des répétitions.

Section A. — PRODUITS AGRICOLES

Les produits agricoles ont, cela ne fait pas de doute, perdu, de 1857 à 1928, une partie de leur importance au profit des produits industriels, en raison de la vigoureuse transformation de Nantes en port industriel pour suppléer, un temps, à l'insuffisance de l'accès maritime de la basse-Loire et à cause de l'ouverture de débouchés nouveaux dans des pays principalement agricoles.

§ 1. — CÉRÉALES (1)

Bien qu'assez capricieux par nature, le trafic des céréales à Nantes, considérable à l'importation en 1895, de 1910 à 1920 (l'année 1918 exceptée) a oscillé entre un minimum de 1.076 t. (1905) et 351.816 t. (1916), pour se tenir à 34.253 t. en 1927. Les exportations ont été beaucoup plus irrégulières, allant de 78.250 t. en 1875 à 64 t. en 1916, c'est-à-dire dans un sens diamétralement opposé aux importations, ce qui s'explique aisément par l'utilité alimentaire si grande des céréales, dont la sortie comme l'entrée est, nous l'avons déjà fait remarquer, subordonnée à la situation des récoltes. Et le gros chiffre d'importation en 1916 s'explique par la base du Ravitaillement, installée à Nantes pendant la guerre de 1914-1918 et concentrant un trafic

(1) Voir, pour le détail de tous les produits, le tableau n° 11.

auparavant éparpillé (2). Le froment a toujours occupé la plus grande place dans ce trafic et le maïs n'est venu que loin ensuite à l'entrée, le sarrasin à la sortie. Quant à l'avoine, le seigle et l'orge, leur part est très infime.

Les pays importateurs qui étaient, vers 1870 (3), la Turquie et la Russie, les pays d'exportation, l'Angleterre, les Pays-Bas, l'Espagne, les Colonies, sont respectivement maintenant, à la suite du développement économique des colonies françaises : le Maroc, la Russie, les Etats-Unis, la Suède, l'Australie, l'Argentine, la Roumanie et l'Indo-Chine (maïs) d'une part ; la Tunisie, la Syrie, la Guyane, le Maroc, les Antilles et l'Afrique occidentale française d'autre part.

§ 2. — SUCRES

Dépassant très souvent 30.000 t., les sucres importés ont atteint leur maximum en 1920 avec 77.456 t., leur minimum en 1880, avec 21.775 t. Certaines années, des sucres en poudre ont figuré dans les entrées et la proportion des sucres étrangers raffinés a été plus ou moins forte (4.583 t. vers 1870). En 1880, les sucres venaient encore de la Réunion, des Antilles, de Cuba ; en 1927 des Colonies ils arrivent surtout raffinés.

Les exportations, comprenant des sucres raffinés, des vergeois, des sucres candis et un peu de sucres de betteraves, ont toujours été inférieures aux importations, en pesant une moyenne de 6.000 t. avec un record de 23.950 t. en 1900 et 806 t. en 1918. Destinés au début de la III^e République à la Suisse, à l'Italie, à la Suède et à la Norvège, depuis des célèbres conventions internationales de 1902, les sucres de Nantes ne vont plus que dans nos Colonies.

(2) Cf. *supra*, le sucre au cours de la 2^e et de la 3^e période.

(3) Tous les renseignements sur les pays d'importation et d'exportation de chaque produit, vers 1870 et vers 1927, sont empruntés généralement aux *Rapports sur la situation commerciale et industrielle de Nantes*, *op. cit.*, années 1870 et 1927.

TABLEAU
N° 11

Matières des Importations et Exportations principales (en tonnes)

ANNÉES	HOUILLE		BOIS		ENGRAIS ET PRODUITS CHIM.		MÉTAUX OUVRÉS OU NON		MINÉRAIS		SUCRES	
	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1870	80.366	—	23.604	1.523	31.539	—	14.903	6.804	—	—	50.722	6.978
1871	60.485	4.065	10.343	3.580	11.038	424	12.999	5.684	—	—	51.861	6.220
1875	73.143	7.140	17.380	2.321	16.665	—	13.762	2.791	—	—	49.183	12.134
1880	53.903	5.417	32.971	10.769	11.477	1.068	14.588	1.668	862	—	36.863	8.341
1885	20.055	4.901	29.602	3.701	9.250	1.942	11.335	1.981	—	—	21.775	283
1890	13.480	9.037	15.602	8.017	8.132	1.258	32.259	4.260	—	—	36.178	4.239
1892	16.036	6.168	20.495	8.104	9.517	—	13.336	3.661	708	—	41.854	6.154
1895	20.252	3.243	28.828	4.826	35.678	6.096	9.114	2.983	—	6.925	33.786	4.818
1898	228.649	10.168	57.897	6.987	35.519	664	11.113	5.188	7.559	5.308	29.916	8.802
1900	355.521	11.493	67.789	6.493	47.324	906	15.116	18.365	12.469	4.702	41.399	23.959
1905	481.268	9.970	73.043	6.234	48.679	6.588	9.122	3.559	55.250	905	23.664	7.331
1910	479.848	8.082	60.819	4.495	31.880	7.269	6.992	3.757	80.999	6.268	29.695	4.933
1913	628.931	17.183	86.373	3.058	41.967	1.710	9.304	5.016	86.020	185.362	32.873	9.464
1914	707.532	17.563	37.389	5.142	44.580	158.769	17.340	12.883	61.822	155.930	31.823	3.616
1916	1.042.948	21.400	35.702	2.095	75.596	10.241	580.701	6.939	117.250	27.847	69.900	2.716
1918	1.318.448	68.502	5.125	1.296	23.918	353	219.177	430	—	15.291	—	—
1919	240.012	448	6.302	2.893	15.501	729	59.143	1.892	3.590	570	66.982	583
1920	264.052	2.907	6.304	7.466	26.052	814	42.418	24.271	15.177	21.337	77.456	4.354
1925	838.771	12.683	7.077	12.215	52.398	3.091	5.165	5.137	99.323	42.874	36.130	5.476
1927	749.005	366.145	11.267	33.345	29.953	2.903	6.036	1.535	22.781	196.191	24.916	2.068

ANNÉES	VINS		CÉRÉALES		RIZ		PIERRES ET MATÉRIAUX		Goudron et Huiles minérales		Oléagineux	
	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1870	92	1.217	5.507	10.320	—	688	—	3.626	—	2.490	2.648	—
1871	237	1.123	8.181	21.134	3.207	1.281	2.285	2.773	—	2.577	1.640	—
1875	565	647	—	78.250	1.430	1.378	4.848	5.101	—	2.208	440	—
1880	6.667	512	1.454	9.669	1.401	119	4.417	3.019	—	—	692	—
1885	5.975	367	—	4.595	821	—	4.966	—	—	1.821	425	—
1890	14.375	935	1.326	8.530	837	388	—	8.758	—	—	—	—
1892	10.394	602	1.447	30.826	—	692	737	9.412	4.320	—	—	—
1895	11.216	933	29.696	17.426	7.532	1.065	—	12.772	10.043	—	1.314	—
1898	22.210	988	10.809	2.608	13.001	1.722	—	15.964	16.560	8.269	12.017	—
1900	7.680	636	1.100	1.618	693	389	—	7.996	14.418	1.686	14.645	—
1905	10.892	907	1.076	5.228	14.200	721	—	12.754	28.004	10.973	10.104	—
1910	38.081	1.233	73.494	7.200	30.117	1.682	169.672	7.155	34.174	11.857	12.173	—
1913	34.821	1.091	154.857	7.404	22.228	1.220	207.265	9.647	37.938	1.057	8.093	—
1914	31.220	839	130.972	1.781	21.783	985	150.075	8.033	31.332	1.163	8.015	—
1916	26.156	1.037	351.816	64	2.576	391	68.043	1.277	32.123	2.068	10.369	—
1918	806	401	31.482	91	97	—	136	—	35	1.260	—	—
1919	18.891	2.279	93.390	—	1.897	—	36.537	601	18.859	2.229	198	—
1920	17.844	3.080	175.939	18.454	204	—	86.505	847	41.986	774	647	—
1925	64.701	1.465	17.210	4.859	3.506	299	199.423	3.859	20.498	33.608	11.110	—
1927	3.609	1.091	34.253	189	3.147	531	207.894	3.614	10.263	77.316	7.692	—

Nota. — D'après les chiffres fournis par le *Tableau général du Commerce de la France*.

§ 3. — BOIS

Les bois qui, jadis, étaient surtout exotiques, ont été représentés principalement et le sont encore par les bois communs. 25 à 30.000 t., tel a été le total moyen de leurs entrées, l'année 1918 marquant le chiffre le plus faible : 5.125 t. (bois exotiques-compris) et l'année 1913, le plus fort : 86.373 t. Les sorties, de 4.000 t. en moyenne, n'ont été que de 1.296 t. en 1918 et de 33.345 t. en 1927.

Les pays d'origine des bois de construction, qui étaient la Norvège, la Suède, l'Allemagne vers 1870, n'ont guère changé, la Finlande, la Lettonie et la Pologne, états nouveaux, ayant ajouté depuis peu leur nom à la liste. Les bois d'ébénisterie venant des colonies françaises, de l'Angleterre, semble avoir disparu comme les bois de teinture, d'Angleterre, d'Haïti, des colonies. Les feuillards allant aux Antilles et dans les possessions espagnoles d'Amérique se dirigent presque exclusivement vers l'Angleterre. Les « perches, étançons et échalas », de beaucoup les bois les plus importants, font de même. Ils sont avec les minerais un des frets de sortie important, surtout pour l'avenir de Nantes (31.114 t. en 1927).

§ 4. — VINS

D'Espagne, du Portugal et d'Angleterre, d'où ils provenaient, les vins n'arrivent plus que du Portugal et surtout de Tunisie, après être longtemps venus d'Algérie. Sauf les céréales, et pour la même raison, aucun produit n'a autant varié que le vin à l'importation, faisant des bonds subits de 92 t. à 64.701 t. (1925). De 1890 à 1898, de 1905 à 1916, figurent la plupart des chiffres les plus élevés. Les exportations pour la Réunion, Cayenne, les Possessions anglaises d'Afrique, n'ont plus lieu que pour l'Angleterre, la Guyane et le Maroc (mousseux dans ce dernier pays). Elles sont restées toujours assez faibles, aux environs de 600 à 800 t., sauf parfois plus de 1.000 t. (3.080 t. en 1920).

§ 5. — RIZ

Les Indes et l'Angleterre qui, vers 1870, approvisionnaient Nantes en riz ont vu depuis lors d'autres pays : l'Indo-Chine, l'Italie et les Etats-Unis participer à ce trafic dont les crises ont fait varier considérablement les importations entre 97 t. (1918) et 30.117 t. en 1910.

Les sorties, dépassant parfois les entrées, ont gravité autour de 300 t. (maximum et minimum : 1.722 t. en 1898, rien de 1918 à 1920). Les colonies françaises (actuellement l'Afrique Occidentale, la Guadeloupe, la Guyane) n'ont cessé d'enlever les riz travaillés dans les rizeraies nantaises.

§ 6. — OLÉAGINEUX

Tandis que jadis c'était à la Côte occidentale d'Afrique et aux Indes qu'était confié le soin d'apporter les graines de sésame, d'arachides, qui constituaient les seuls produits oléagineux notoires, maintenant ces pays se rencontrent avec la Nouvelle-Zélande pour les amandes de coco ou coprah, avec le Maroc, qui fournit des graines de lin. De 1898 à 1914, le trafic d'importation des oléagineux a été assez ferme : une dizaine de mille tonnes. L'année 1900 a vu l'apogée avec 14.645 tonnes. Les sorties, presque inexistantes, se poursuivent toujours vers l'Angleterre, mais la Hollande n'y participe plus. Un produit, fabriqué avec les graines oléagineuses, a toujours accusé une légère sortie : les tourteaux, se chiffrant à 5.013 tonnes en 1905, à 1.382 tonnes en 1927 pour les Pays-Bas, le Danemark (vers 1870 l'Angleterre, la Belgique, les colonies).

§ 7. — LÉGUMES

Les légumes, principalement secs qui sortaient, en 1870 environ, beaucoup plus qu'ils n'entraient, à destination de l'Espagne, de l'Angleterre, des colonies, ont complètement changé de direction, accusant maintenant une importation restreinte : 1.810 tonnes en 1927, après avoir connu des chiffres un peu plus élevés : 4.523 tonnes par exemple en

1925 et 5.306 tonnes en 1926. Par contre, les exportations ont été respectables pendant quelques années ; 21.259 tonnes en 1920 fut, croyons-nous la sortie maxima, d'autres années avoisinant 5.000 tonnes (7.361 tonnes en 1914).

Section B. — PRODUITS INDUSTRIELS

§ 1. — HOUILLE

Avec un équilibre longtemps rompu fortement entre les importations et les exportations, la houille n'a jamais cessé une seule année d'occuper le premier rang parmi les marchandises déchargées et chargées sur les quais de Nantes. La raison doit en être cherchée dans l'essor industriel de Nantes, poursuivi sous le Second Empire, et dont nous avons mentionné les premières manifestations en étudiant la houille de 1790 à 1857. La consommation de la région nantaise, accrue par l'installation d'usines métallurgiques à Trignac pour travailler le minerai de fer angevin-breton (4), a été encore augmentée par le développement des machines à vapeur (chemins de fer en particulier), l'installation d'industries en diverses régions de la France où la houille du Centre ne pouvait plus venir économiquement faute de voie navigable, la Loire en l'occurrence. Enfin le prix inférieur de la houille anglaise a permis à celle-ci de s'infiltrer, par Nantes, fort loin en concurrençant activement la production française, du reste, insuffisante.

Après une baisse pour ainsi dire continue, de 1870 à 1895, la houille importée, brusquement, grâce à l'ouverture du canal de la Martinière, permettant le passage aisé des charbonniers anglais, a augmenté considérablement d'année en année jusqu'en 1918 inclus, passant de 20.252^t en 1895, à 228.649^t en 1898, 1.318.448^t en 1918. Cet apogée n'a pas eu de lendemain et la chute) 240.000^t en 1919 a amené le chiffre de 749.005^t en 1927 après un chiffre supé-

(4) Abel Durand (*Loire*), *op. cit.*, p. 17.

rieur en 1925. L'Angleterre n'est plus seule, comme vers 1870, à importer de la houille (les 6/7 en 1927). Il y a, depuis déjà longtemps, l'Allemagne (1/7 environ) et la Belgique, enfin, assez récemment, la Pologne.

L'exportation, très basse jusqu'en 1910, variant de 4 à 11.000^t, est montée lentement depuis ce temps à 68.502^t en 1918, pour terminer, après une chute, à 366.145^t en 1927, soit près de la moitié des importations charbonnières. A la Cochinchine et aux colonies, consommateurs originaires de Nantes, sont venues s'ajouter, depuis peu, grâce au coke, la Yougo-Slavie ; grâce aux agglomérés, la Martinique et la Tunisie.

On peut bien dire que la houille, à Nantes, est l'aliment primordial et essentiel du port (64 % du trafic en 1923) (5). Qu'une chute se produise, celui-ci s'en ressent vivement.

§ 2. — MINERAIS

La rubrique « minerais » englobe, au point de vue où nous nous plaçons, tous les minerais sans en excepter aucun, en particulier les pyrites que les statistiques rangent généralement dans un titre à part ou avec les métaux, dont nous avons tenu également à séparer les minerais, produits lourds, que ni leur nature, ni leur poids, ni leur usage ne permettent de ranger avec les métaux proprement dits.

Pendant longtemps, même après 1870, Nantes ne se livra pas au trafic des minerais et, à part une importation faible de 1880, il fallut attendre 1892 pour voir ce trafic se dessiner et prendre une grande ampleur, avec les pyrites d'Espagne ou du Portugal, sautant de 7.559^t entrées en 1898 à 117.260^t en 1916 (116.314^t de pyrites) et depuis ce temps, sauf en 1925, les importations sont tombées, arrivant à 22.781^t en 1927. La raison en est fournie par la cause du développement des exportations. Celles-ci, de 6.000^t en moyenne vers 1895, ont monté jusqu'à 185.362^t

(5) Brunhes, *op. cit.*, II, p. 292.

en 1913. Après une très forte chute, avec 570^t exportées seulement en 1919, les minerais ont repris le chemin de l'étranger, aboutissant, en 1927, au total assez impressionnant de 196.191^t, dû à l'exploitation plus active des mines de fer de la région bretonne-angevine (mines de Teillay, Sion, minières de Rougé, Nozay près de Châteaubriant) (6). Les pyrites espagnoles ont donc moins de motif que jadis pour venir à Nantes. Le minerai de fer destiné, vers 1895, à l'Angleterre seulement, est consommé aussi, maintenant, par les Pays-Bas surtout, quelquefois par la Belgique et l'Allemagne. Quant au minerai de plomb, entrant autrefois d'Espagne et d'Angleterre, il provient rarement du premier pays, pas du tout du second, l'Italie et la Tunisie ayant pris depuis longtemps la place. La Belgique absorbe les faibles sorties en éliminant l'Angleterre, les Antilles, etc... anciens clients. Les autres minerais trafiqués sont négligeables.

L'importance des minerais qui assurent un fret de retour, idéal pour un port manquant de sorties suffisantes, comme c'est le cas de Nantes et des grands ports français, n'a pas échappée à la Chambre de Commerce. Celle-ci, en présence du profit que le port peut tirer à l'avenir de ce trafic, est en train de terminer l'établissement d'installations adéquates de façon à assurer une manutention rapide des minerais bretons-angevins qui, en dehors du fer, comprennent un peu d'étain à Albaretz (et de la houille [négligeable] à Languin, Montrelais-Mouzeil) (7).

§ 3. — PIERRES ET MATÉRIAUX

Les pierres, généralement distinguées des matériaux et qualifiées de « servant aux Arts et Manufactures », à part de rares exceptions, n'ont jamais fait qu'entrer à Nantes. Ces importations, de 4.000^t en moyenne et clairsemées jusque vers 1910, ont, jointes parfois à des matériaux,

(6) *Rapport sur la situation industrielle et commerciale, op. cit.*, année 1926, p. 51-53.

(7) *Idem.*

pris un rapide essor de plus de 150.000^t qui fut interrompu par la guerre de 1914 et accru depuis 1925. En 1927 on a pu compter 207.894^t importées. La presque totalité des « pierres » est constituée par les phosphates naturels (202.636^t en 1927), hier, de Tunisie et des Etats-Unis, aujourd'hui de Tunisie principalement et du Maroc. Le kaolin, autre pierre, est toujours originaire d'Angleterre et a représenté, en 1927, 2.406^t.

Les matériaux, c'est-à-dire les ardoises, les briques, les pierres de construction brutes et taillées, etc... principalement, mêlés à un peu de pierres, après être restés un certain temps dans les 3.000^t sorties, sont parvenus péniblement à une douzaine de mille à partir de 1895, pour décroître régulièrement depuis 1910, voir leur trafic interrompu en 1918 et repris ensuite (3.614^t en 1927 avec les pierres). Pour ainsi dire jamais les matériaux n'entrent. Ils partent comme jadis aux Antilles, à Cayenne, à la Réunion, en Angleterre surtout, et depuis quelques années à Madagascar, au Maroc.

§ 4. — ENGRAIS ET PRODUITS CHIMIQUES

Chevauchant souvent dans les documents avec les phosphates, les engrais qui ont longtemps fait la fortune et la réputation du port de Nantes, étaient apportés du Chili (nitrates de soude) par voiliers. Ils viennent maintenant également de Norvège (nitrates de soude et de chaux). Ils repartaient et partent encore pour les colonies françaises. Les produits chimiques proprement dits, entrants, sont variés : sels ammoniacaux, sulfates, etc.; ceux sortants comprennent le sel marin raffiné, les superphosphates de chaux (phosphates de chaux rendus acides) etc. La réunion de tous ces éléments un peu disparates : engrais et produits chimiques, a donné lieu au trafic suivant : importations décroissantes jusqu'en 1895 (l'ouverture du canal de la Martinière ne fut pas sans effets sur ce trafic), puis stabilité autour de 40 et quelques milles tonnes jusqu'en 1914 ; grande hausse en 1916 des produits chimi-

ques à cause de la guerre, puis chute, pour terminer en 1927, après un essai de reprise en 1925, à 29.953^t. A la sortie les chiffres ont toujours été assez faibles : 1.000^t jusque vers 1905, sauf en 1898 et 1900 plus faibles, puis irrégularité avec un maximum de 158.769^t en 1914 et un minimum de 353^t en 1918.

Le transport des engrais et produits chimiques est particulièrement délicat. Nantes, avant 1914, possédait dans ce but une belle flotte de voiliers, ce qui permettait un prix de fret assez économique, malgré les mois mis à venir du Chili. Après la guerre, avec la loi de 8 heures et la fabrication intense des nitrates artificiels, les voiliers ont disparu. Les vapeurs les ont remplacés, mais coûtent trop cher. C'est ce qui explique peut-être la décadence actuelle du trafic des engrais et produits chimiques à Nantes, qui possède pourtant d'importantes usines travaillant nitrates et phosphates en particulier. Il y a là un problème assez aigu pour l'avenir du port.

§ 5. — MÉTAUX OUVRÉS OU NON

Les métaux, considérés séparément des minerais, mais en y comprenant les ouvrages en métaux, ont rarement eu à Nantes la large part qu'ils mériteraient d'avoir, et cela est particulièrement sensible à l'exportation.

Le fer et la fonte ont toujours formé la masse principale des métaux importés, que ce soit en barres, en feuilles, etc., que ce soit en machines et en ouvrages. Le cuivre suivait d'assez loin (1.400 à 2 ou 3.000^t); venaient ensuite le plomb, encore notable avant 1857, l'étain et le zinc. S'élevant en général à 12.000^t en moyenne, les métaux ouvrés ou non ont connu leur période de plus grande activité de 1914 à 1920 : hausse de 17.340^t entrées à 580.701^t en 1916 pour les besoins de la Défense nationale (483.225^t de fers et fontes, 85.670^t de machines), puis baisse de plus de moitié et décadence jusqu'à 42.418^t en 1920, 6.036^t en 1927. A part les années 1900, 1914 et 1920, où les chiffres dépassent 12.000^t, les exportations, si variées en métaux

surtout ouvrés, se sont tenues entre 3 et 5.000^t de moyenne, le maximum ayant été 24.271^t en 1920.

Vers 1870, c'étaient la Suède, l'Angleterre, la Belgique qui fournissaient les fers ; l'Angleterre encore, les fontes, le plomb (avec l'Espagne), l'étain (avec les Pays-Bas), le cuivre, le zinc. En 1927, on retrouve les même noms, avec les Etats-Unis en sus pour le cuivre, la Tunisie pour le plomb, l'Allemagne pour le zinc. Les ouvrages en métaux sont apportés principalement d'Angleterre, des Etats-Unis, d'Allemagne, de Belgique. Les exportations dirigées, surtout au début de la III^e République, sur les colonies, sauf les ouvrages en métaux dont l'Angleterre prenait une partie, et les machines et mécaniques vendues au Chili, au Brésil, n'ont guère changé de pays de destination, mais la Tunisie et le Maroc sont devenus de bons consommateurs de métaux ouvrés et l'Amérique latine a disparu.

§ 6. — CELLULOSE

Dernier en date des produits importants du commerce nantais, la cellulose s'est vite fait une place honorable à l'importation. Quel nantais ne se souvient pas en effet des monticules de « pâte à papier » entassés sur les quais de la Fosse avant la guerre ? Partie de 1.320 t. en 1892, la cellulose est montée jusqu'à 37.938 t. pour redescendre légèrement avant une disparition presque complète en 1918 et une reprise supérieure en 1920 avec 41.986 t. tombées à 10.263 t. seulement en 1927. La cellulose venant de Suède et Norvège a rarement fait l'objet de réexportation, les papeteries françaises absorbant presque toute l'importation.

§ 7. — GOUDRON ET HUILES MINÉRALES

Pendant de nombreuses années, le goudron, succédané de la houille, fut seul à venir à Nantes, avec quelques bitumes et asphaltes, les huiles minérales, c'est-à-dire les huiles lourdes, le pétrole, ayant pris plus tardivement

la direction de Nantes. Le trafic des goudrons et bitumes, clairsemé quelquefois, oscilla jusque vers 1895 autour de 2.000 t. Après avoir rapidement franchi 10.000 t., en y comprenant les huiles lourdes des Etats-Unis, d'Autriche, d'Allemagne, il retomba, à partir de 1913, à un peu plus d'un millier de tonnes, mais depuis 1925, le port de Donges, créé par l'armée américaine pendant la grande guerre, ayant été partiellement rattaché à Nantes (Saint-Nazaire perçoit, croyons-nous, une part des recettes) et concédé à la Compagnie des Chemins de fer d'Orléans, les pétroles sont venus rejoindre les huiles lourdes et les goudrons, etc... Ce fait explique le bond subit des huiles minérales, etc... à 33.608 t. en 1925 et 77.316 t. en 1927. Le pétrole (essences surtout) provient de Perse, les huiles lourdes du même endroit et de Pologne. En présence de ces résultats, on peut se demander si cette branche du trafic (la 3^e en importance à l'importation, après la houille et les pierres en 1927) n'est pas appelée à devenir l'un des éléments les plus actifs (le second sans doute) de l'essor commercial de Nantes à l'avenir.

CHAPITRE III

Pays

La création de Saint-Nazaire comme grand port de commerce ne paraît pas avoir eu, d'après ce que nous venons de voir, une grande répercussion sur la nature du trafic de Nantes par matières. Les modifications qui sont survenues dans celles-ci sont provenues surtout de transformations économiques mondiales ou nationales. En a-t-il été de même pour les pays trafiquant à Nantes ? C'est ce que leur étude, délicate, vu le manque d'analyses du commerce par pays, va nous permettre d'indiquer.

Section A. — TRAFIC NATIONAL

§ 1. — FRANCE MÉTROPOLITAINE

A) Cabotage

Le port de Nantes, vers 1857, expédiait plus par cabotage qu'il ne recevait et c'est, estimons-nous, une caractéristique des grands ports servant en quelque sorte d'entrepôts pour une marchandise déterminée ou plutôt pour les ports secondaires.

Depuis 1860 jusqu'à 1927, à part des exceptions, notamment en 1898, 1905, 1916, 1918 à 1920, le petit et grand cabotage réunis, le premier étant le plus considérable, ont toujours été supérieurs à l'entrée, si on se base sur la jauge totale des navire chargés (voir le tableau n° 12). Quant à l'ordre de grandeur des différences existant entre les entrées et les sorties, il a été généralement faible, de 2.000 t^x à un quarantaine de mille. Toutefois, en 1895 et 1898, on peut noter dans ce domaine 70.000 t^x, 83.000 t^x en 1910, presque autant

TABEAU
N° 12

STATISTIQUES du CABOTAGE et de la NAVIGATION INTÉRIEURE

ANNÉES	A		B			
	CABOTAGE (chargé)		NAVIGATION INTÉRIEURE			
	Entrées	Sorties	B ^{se} LOIRE FLUV. (Maine à Nantes)	B ^{se} LOIRE Mar. (Nantes-St-Naz.)	Canal de Nantes à Brest	SÈVRE
	(tx)	(tx)	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes
1857	130.034	179.284	»	»	»	»
1860	93.302	91.483	»	»	»	»
1865	58.021	53.770	»	»	»	»
1870	120.283		»	»	»	»
1871	65.676		»	»	»	»
1875	109.963		»	»	»	»
1880	122.634		»	»	»	»
1881	133.435		127.679	407.242	»	5.457
1885	136.237		134.593	425.599	128.659	3.293
1890	175.065		94.143	656.809	219.474	1.081
1892	156.618		112.086	642.862	147.743	2.313
1895	161.763	90.713	94.445	451.779	215.517	5.512
1898	254.836	324.769	114.701	620.800	246.553	22.550
1900	237.411	220.936	101.822	557.670	273.700	28.866
1905	141.522	172.794	118.712	409.791	278.955	33.792
1910	312.276	229.793	57.576	312.934	208.210	25.152
1913	301.627	223.722	120.648	395.550	262.956	32.894
1914	192.583	176.320	74.888	63.799	»	»
1916	125.475	143.211	72.378	64.553	»	»
1918	74.040	123.293	63.980	20.735	»	»
1919	70.154	130.234	38.197	101.806	»	»
1920	110.473	186.417	53.552	389.814	207.317	19.942
1925	368.301	195.957	17.119	308.165	238.433	16.100
1927	139.872	90.404	21.512	39.835	186.024	30.797

A. — D'après le *Tableau général du Commerce de la France*, puis le *Tableau général de la Navigation* (tonnage chargé).

B. — *Statistiques de la Navigation intérieure* publiée par le Ministère des Travaux publics depuis 1881, sauf de 1914 à 1919.

en 1913, une soixantaine de mille de 1918 à 1920, 173.000 t^x (chiffre maximum, croyons-nous) en 1925. Il convient de remarquer que les différences de 1898, 1918 et 1920 furent à l'avantage des sorties.

Le total du cabotage chargé, longtemps entre 100.000 et 250.000 t^x, n'a dépassé ces chiffres, sauf en 1867, qu'après 1895. L'ouverture du canal de la Martinière n'y fut pas étranger. En 1898, le record général fut atteint avec 579.605 t^x, suivi par les 564.258 t^x chargés de 1925, les 542.069 t^x de 1910, les 525.349 t^x de 1913. Dans l'intervalle les chiffres se sont tenus entre 190.000 t^x et 300.000 t^x. En 1919 la sortie chargée atteignit presque le double de l'entrée, ce fut l'inverse en 1925.

Les matières (1) du petit cabotage, qui a assez peu varié dans sa composition, étaient vers 1890, à l'expédition, les matériaux à bâtir, les ouvrages en métaux, en bois, les engrais, les poissons, les vins, les produits chimiques, les sirops et confitures, les grains et farines, les sucres raffinés, les tourteaux pour Bordeaux, Dunkerque, Brest, Belle-Isle, Rochefort, Bayonne, Noirmoutiers, etc.; à l'entrée, les fontes, le sel marin, les matériaux à bâtir, les vins, les bois communs, les pierres et terres, les engrais, les produits chimiques, les fers et aciers, les poissons, les grains et farines, etc. venant de Dunkerque, Brest, Noirmoutier, Boulogne, Le Havre, Bordeaux, etc...Quant au grand cabotage, les grains et farines, les fontes, les fruits de table gagnaient Marseille, Cette, Toulon, etc., tandis que Marseille expédiait à Nantes des engrais et des mélasses.

B) *Navigation intérieure*

Le port de Nantes étant situé, on le sait, sur la Loire, au confluent de l'Erdre d'une part, de la Sèvre d'autre part, plusieurs directions différentes s'offrent à la navigation intérieure et il convient de les étudier séparément afin de pouvoir mieux apprécier la valeur de chacune des artères navigables.

(1) Cf. V. Barbier, *op. cit.*, p. 245.

a) *La basse-Loire maritime*. — Indépendamment du trafic proprement maritime du port de Nantes, la basse-Loire maritime donne lieu à un mouvement de navigation intérieure comprenant le gabarage, entre St-Nazaire et Nantes ou *vice-versa*. Ce trafic est, en somme, purement et simplement la continuation de celui des barques et gabares, que nous avons rencontrées, entre Nantes et Paimbœuf au ^{xvii}^e et surtout au ^{xviii}^e siècles, enfin le prolongement du trafic par allèges dans la première moitié du ^{xix}^e siècle, avant la création de St-Nazaire, avec cette différence que ce n'est plus le mauvais état de la basse-Loire maritime qui nécessite ce trafic, mais de simples commodités pour certains navires faisant escale à Saint-Nazaire.

Les principales marchandises transportées par ce procédé furent la houille avec le brai et les bitumes, les sucres, le riz, les engrais, des bois du Nord, un peu de fers et de céréales. Maintenant, les matériaux en premier, la houille ensuite, les ouvrages en métaux, des grains et farines alimentent ce trafic, bien déchu, qui vers 1881 représentait à la remontée et à la descente réunies 407.242 tonnes, dépassa 650.000^t en 1890, pour décroître irrégulièrement jusqu'à 20.735^t en 1918, reprendre un total de plus de 300.000^t de 1920 à 1925 et arriver, en 1927, à une cinquantaine de mille tonnes (39.835^t pour le gabarage seul, d'après les chiffres de la Chambre de Commerce).

b) *La basse-Loire fluviale* (2). — Du confluent de la Maine à Nantes, le trafic fluvial par la Loire a souvent dépassé ou avoisiné, dans les deux sens, 100.000^t, en particulier de 1881 à 1905, mais en 1910 on ne peut relever que 57.576^t, c'est-à-dire une baisse de moitié par rapport à 1905 et la reprise de 1913 avec 120.648^t a été brisée par la guerre qui a provoqué un affaiblissement ininterrompu du poids des marchandises véhiculées jusqu'en 1920, époque où un chiffre semblable à celui de 1910 n'a pas eu

(2) Pour les détails de ce trafic, cf. Amédée d'Andigné, *op. cit.*

de lendemain : 21.512^t en 1927, selon les statistiques de la Chambre de Commerce. Le maximum a eu lieu en 1885 avec 134.593^t, au moment où le trafic maritime de Nantes fut le plus bas. Les matériaux, les combustibles minéraux, les produits métalliques et agricoles, les bois à brûler et un peu d'engrais constituent les matières commerciales à la descente et à la remonte réunies (3).

c) *Canal de Nantes à Brest.* — Les résultats de l'exploitation du canal de Nantes à Brest, reproduits dans notre tableau n° 12, sont sensiblement supérieurs à la réalité, Nantes ne monopolisant pas, en fait, tout le trafic sur le canal, entre ses propres quais fluviaux et ceux de Redon, visés par les statistiques de la Navigation intérieure. Cependant il n'est pas exagéré d'estimer qu'à Nantes revient la plus grosse part. Sous ces réserves on peut dire que le trafic dans les deux sens, après avoir atteint 128.659^t, a pour ainsi dire toujours dépassé 200.000^t, sauf en 1892. Le plus beau résultat présenté par notre tableau est celui de 1900 : 273.700^t. Les matières (4) du trafic par le canal ont toujours présenté peu de variété : des bois, des matériaux, des engrais, des produits agricoles et quelques produits métallurgiques.

d) *La Sèvre.* — Négligeable vers 1881, le poids des marchandises transportées par la Sèvre, qui ne dépassait pas alors 5.457^t, baissa jusqu'en 1895, date à partir de laquelle ayant recouvré le total de 1881, il progressa au moins jusqu'en 1913 (32.894^t). Après la guerre, le trafic déclinant s'est ressaisi un peu et se trouve, en 1927, à 30.797^t (d'après les chiffres de la Chambre de Commerce). Aux matériaux s'est à peu près toujours limité le trafic de la Sèvre.

§ 2. — COLONIES FRANÇAISES (5)

Le commerce colonial de Nantes a subi de profondes

(3). D'après les *Statistiques de la Navigation intérieure*.

(4) *Idem*.

(5) Tous les chiffres du présent chapitre qui suivent sont exprimés en tonnes chargés. Pour les matières, cf. *supra*, p. 453, note 3.

modifications dans sa composition territoriale et dans son importance durant la période de temps qui s'est écoulée de 1857 à 1928. Quelles colonies voit-on figurer, en 1857, dans le trafic de Nantes ? Ce sont les traditionnelles colonies de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Guyane, c'est-à-dire une partie des anciennes « Isles d'Amérique », les colonies de la Réunion, île importante à Nantes depuis 1816 environ, des Indes françaises, de l'Algérie. Si on examine la liste des colonies trafiquant avec Nantes depuis 1900, quelles colonies trouve-t-on ? On y rencontre les colonies que nous venons de citer, à l'exception de la Réunion, qui n'expédie plus à Nantes et n'en reçoit rien, et des nouvelles colonies, le Sénégal, etc., l'Indo-Chine, Madagascar, enfin deux colonies dont les rapports commerciaux avec Nantes ont pris un bel essor : la Tunisie, le Maroc. Celles-ci, avec l'Algérie, représentent environ des deux tiers du trafic colonial moderne de Nantes. L'ensemble des colonies fournit à Nantes des sucres et en exporte des savons, des bières et du papier.

A) *Antilles et Guyane*

La Martinique et la Guadeloupe ont toujours rivalisé entre elles au point de vue de leur commerce avec Nantes. Longtemps ce fut la première qui domina légèrement, en ayant souvent un chiffre double d'importations (d'après le tonnage chargé) et un chiffre peu supérieur à celui des exportations de la Guadeloupe. Vers 1895 les rôles se sont renversés. La Martinique a pris l'avantage, surtout aux entrées parfois triples de celles de la Guadeloupe, les sorties étant sensiblement égales. Mais depuis 1910 le trafic de la Guadeloupe se fit assez espacé et celui de la Martinique, un peu décadent, se maintint davantage.

a) *La Martinique*. — Représenté en 1857 par 2.519 t^x entrés et 1.696 t^x sortis, le commerce nantais avec la Martinique, après des alternatives variées entre 190 et 3.000 t^x à l'entrée, ne prit un certain développement qu'en 1890 (5.430 t^x) et monta jusqu'à 16.595 t^x en 1900.

Depuis ce temps, malgré des efforts, les importations ont considérablement diminué, arrivant presque à égalité avec les exportations qui, après 1857, ont varié généralement entre 1.500 et 3.000 t^x, sauf en 1871, en 1900, en 1916 (8.946 t^x record des exportations) en 1920. Seules, les eaux-de-vie viennent encore à Nantes.

b) *La Guadeloupe*. — De 4.942 t^x entrés et 6.587 t^x sortis en 1857, le trafic de la Guadeloupe, en hausse à l'importation en 1860, en baisse depuis, a attendu 1880 pour esquisser un léger progrès des entrées, terminé à 11.566 t^x en 1892, la baisse ayant été à peu près régulière entre les interruptions après cette date. Les exportations, assez variables, se sont assez souvent tenues aux environs de 3.000 et quelques tonneaux, parfois moitié moins. Interrompues de 1910 à 1914, les sorties ont connu en 1916 le maximum, 8.195 t^x. Enfin, depuis 1920, ces sorties, qui ont tendance à reprendre un peu et se composent de riz, de poteries réfractaires.

c) *Guyane*. — Jamais pour ainsi dire la Guyane n'a donné lieu à un mouvement d'importations sérieux et suivi. Tout au plus, peut-on noter, 804 t^x en 1870, 1.649 t^x en 1904, 2.009 t^x en 1909 et quelques chiffres inférieurs très espacés. Les exportations, médiocres jusque vers 1880, sont parvenues à plus de 3.000 t^x en 1885, près de 5.000 t^x en 1895, chiffre dépassé en 1905, puis en 1910 avec 10.891 t^x, record des sorties nantaises pour la Guyane. Et depuis ce temps des interruptions ont marqué les exportations faibles, sauf en 1920 : 8.820 t^x. Ces exportations comprennent des farines, du riz, des légumes secs et quelques fruits de table.

c) *La Réunion et Madagascar*

Bien que l'île si prospère de la Réunion soit nettement distincte de sa grande voisine Madagascar, entrée définitivement dans le domaine colonial français il y a quelque trente ans environ, nous pensons que les chiffres du com-

merce de ces deux îles, situées dans les mêmes parages, peuvent être placées sous la même rubrique.

a) *La Réunion*. — Encore très actif en 1857 avec 26.924 t^x entrés et 24.913 t^x sortis, le trafic réunionnais à Nantes, le plus fort des trafics coloniaux alors, à cause des sucres à l'entrée, de métaux et d'outils, principalement à la sortie, fit brisquement, vers 1861, année où il atteignit 31.505 t^x entrés et 28.905 t^x sortis, une chute verticale, pour n'en jamais se relever, les plus beaux résultats étant, à l'importation 2.090 t^x en 1880, à l'exportation 3.352 t^x en 1870. Précédée déjà, nous le savons, par un affaiblissement du trafic dû à la crise de main-d'œuvre provoquée par la dénonciation de la convention franco-anglaise au sujet de l'immigration indienne (6), l'ouverture du canal de Suez, en 1869, avait été funeste aux rapports commerciaux de Nantes avec La Réunion qui désormais dirigea ses sucres sur Marseille et reçut de celle-ci les produits dont elle avait besoin. Actuellement La Réunion n'expédie plus à Nantes que du tapioca.

b) *Madagascar*. — Bien avant la conquête en 1895, Madagascar entretenait des relations commerciales clair-semées avec Nantes. Il n'était guère question que d'importations : 617 t^x en 1873. La conquête n'a pas amené les progrès commerciaux que Nantes pouvait espérer. On note toutefois, à partir de 1894, quelques sorties pour la grande île, Mayotte, Nossi-Bé : 107 t^x entrés et 1.100 t^x sortis en 1904. Mais, en résumé, les relations n'existèrent guère, pour la même raison que celles de La Réunion.

d) *Indes françaises et Indo-Chine*

Pour Nantes, située loin de ces pays, le trafic des Indes françaises, si brillant à Nantes à la fin du xvii^e et au cours du xviii^e siècle, et le commerce avec l'Indo-Chine peuvent être mêlés dans une certaine mesure quant à leurs résultats statistiques.

(6) Renseignement communiqué par un ancien habitant de la Réunion.

a) *Indes françaises*. — Le trafic de Nantes avec les Indes françaises mérite plus d'être signalé à titre de souvenir qu'autrement, les exportations pour ce pays étant complètement inexistantes et les importations rarissimes (521 t^x en 1857) sauf à partir de 1910 (1.616 t^x), ne semblent pas avoir persévéré.

b) *Indo-Chine*. — Presque aussitôt l'entrée de l'Indo-Chine parmi les colonies françaises, Nantes, à cause sans doute du riz, a entretenu des relations avec l'Indo-Chine, à partir de 1878-1879. Mais les importations suivies n'ont pas commencé avant 1894, oscillant entre 1.400 et 6.900 t^x environ, sauf en 1914 : 6.975 t^x. Il n'y a aucune exportation notable à signaler sinon celle de biscuits sucrés. Quant aux importations, elles sont alimentées par le riz, le maïs et le tapioca.

E) *Afrique occidentale*

Bien avant la colonisation des différents territoires qui composent actuellement l'Afrique occidentale française, le Sénégal et la côte occidentale d'Afrique commerçaient avec Nantes, poursuivant d'une nouvelle manière les anciennes relations nouées du temps de la Traite des Nègres. Inutile de dire qu'avec des pays aussi peu organisés le trafic nantais fut intermittent au xix^e siècle, marqué par une série de trois ou quatre années d'importations (surtout le Sénégal) et de rares exportations. Jusqu'en 1913 le trafic de l'Afrique occidentale française n'a pas dépassé 2.100 t^x, à l'entrée ou à la sortie. En 1914 il y a eu 6.975 t^x sortis. Depuis 1919 le commerce paraît vouloir prendre solidement naissance et Nantes envisage à l'avenir des relations importantes dues à l'avantage de sa situation par rapport à Bordeaux en passant au large du golfe de Gascogne. Tandis que l'Afrique occidentale expédie des arachides à Nantes, elle en reçoit des sucres raffinés, de la farine et du riz.

A) *Afrique du Nord*

a) *Algérie*. — Conquête depuis 1830, l'Algérie dès

avant 1857 commerça avec Nantes. Le tonnage des entrées et celui des sorties, d'abord faible puisqu'il n'atteignait pas 500 t^x, sauf en 1880 les 1.310 t^x sortis, n'a manifesté un effort qu'à partir de 1895 et surtout de 1900. Alors ce fut une progression des importations de 13.443 t^x en 1905 à 42.407 t^x en 1910 et après des chiffres inférieurs d'un quart environ, un retour à 42.000 t^x qui ont diminué (26.680 t^x en 1925). Les exportations ont fait de plus grands progrès, passant de 17.733 t^x en 1905 à 67.758 t^x en 1913, à 46.931 t^x en 1914, qu'une baisse postérieure n'empêcha pas de parvenir à 61.717 t^x en 1925.

La grande matière d'importation fut les vins, en particulier d'Oran dont les Nantais naguère voyaient encore les innombrables fûts s'aligner sur les quais de la Fosse. Les peaux, la cire, des poissons, des os, les grains, des pommes de terre et des fruits, des légumes secs, du tabac, de l'huile d'olive et autres, des fibres de coco, des eaux-de-vie, des phosphates et du minerai de plomb, venaient et viennent encore se joindre aux vins. Les exportations consistent en salaisons, en sucres raffinés, en métaux ouvrés, etc., etc...

b) *Tunisie*. — Plus varié peut-être que le précédent, le précédent, le trafic de Nantes avec la Tunisie ne donna lieu d'abord qu'à un mouvement d'entrées modestes en 1900, élevées déjà à 17.465 t^x en 1905, montant jusqu'à 57.585 t^x en 1913. Après un affaiblissement, dont l'année 1918, comme dans tous les autres pays, marqua le sommet, le trafic des importations tunisiennes est parvenu à 58.503 tonneaux en 1920 et 64.110 t^x en 1925, détenant ainsi la première place dans le commerce colonial de Nantes. Quant aux exportations, négligeables jusqu'à la fin de la grande guerre, elles ont atteint 12.545 t^x en 1920 et 34.702 t^x en 1925, dépassées seulement par celles de l'Algérie.

Lontemps analogues au trafic algérien, les importations de Tunisie, tout en conservant leurs anciennes matières, se sont spécialisées dans les phosphates naturels, les huiles,

le minerai de plomb, etc. Les exportations consistent dans les sardines conservées, les sucres raffinés, les tourteaux, la houille agglomérée, des machines et mécaniques ou des ouvrages en fonte, parfois du froment.

c) *Maroc*. — Malgré sa conquête plus récente que celle de la Tunisie, le Maroc a commencé à trafiquer avec Nantes presque au même moment que la Tunisie, en 1888 (un demi-millier de tonnes) à l'importation. Celle-ci n'est devenue à peu près suivie qu'en 1899 en même temps que commençaient les exportations. Les entrées, après de grandes oscillations, sont parvenues à 2.092 t^x en 1916, 7.881 t^x en 1919 et 19.726 t^x en 1925. Les sorties, plus importantes, ont toujours dépassé 1.000 t^x. En 1913 elles étaient de 25.793 t^x, 14.340 t^x seulement en 1914 et, après une baisse, ne reprirent activement qu'en 1925 avec 21.830 t^x, en baisse notable en 1926 d'après les chiffres de la Chambre de Commerce.

A l'importation figurent des céréales (parfois), des légumes secs, des phosphates naturels, etc. ; à l'exportation, du riz, des pommes de terre, des légumes conservés, des vêtements, des machines agricoles et autres, des ouvrages en fonte, etc...

Quant à la pêche à la baleine elle a complètement disparu dès avant 1857, et la pêche à la morue, si elle a subsisté à l'entrée, a toujours oscillé entre 400 et 6 ou 700 t^x, sauf en 1869-70, en 1906 et 1913, années où elle a dépassé 1.000 tonnes.

Section B. — TRAFIC INTERNATIONAL

De toutes les puissances étrangères du globe commerçant avec Nantes, les pays d'Europe sont certainement les plus importants, totalisant à eux seuls plus de la moitié du commerce extérieur. Le rang entre ces pays, sauf l'Angleterre toujours en tête, ayant varié légèrement il est préférable d'étudier ceux-ci d'après leur situation géographique par rapport à l'embouchure de la Loire, en

commençant par les pays situés au Nord, qui ont la prépondérance sur ceux du Sud.

§ 1. — EUROPE

A) *Angleterre*

L'Angleterre, représentée par 92.814 t^x à l'entrée en 1857, a vu son trafic d'importation à Nantes décroître régulièrement jusqu'en 1895, époque où il atteint son minimum : 13.545 t^x. Reprenant alors d'intensité il bondit à 120.765 t^x en 1898, augmenta sans arrêt jusqu'en 1916 avec 810.849 t^x, chiffre maximum qu'une décadence postérieure brusque a fait tomber à 332.268 t^x en 1925. Les exportations pour l'Angleterre, de 1860 à 1890, ont suivi une courbe analogue aux importations, descendant de 86.154 t^x en 1860 à 14.034 t^x en 1890. A la suite d'une certaine hésitation, les sorties, à partir de 1905, crurent de 33.431 t^x à 79.173 t^x en 1913. Après avoir diminué irrégulièrement elles atteignirent leur maximum en 1920 avec 83.960 t^x que la situation de 1925 n'a pas consolidé.

Les matières sont, à l'importation, la houille, les fers de toutes sortes, le goudron, les graisses, le kaolin, le sulfate de fer ; à l'exportation, les minerais de fer, de plomb, le noir animal, les bois en feuillards et en étançons, les vins ordinaires et de Champagne, les matériaux, les produits chimiques et les superphosphates de chaux, les légumes conservés, les fruits de table et les œufs, les poissons, etc...

B) *Belgique*

Faibles jusque vers 1885, puisqu'elles n'atteignaient pas 1.000 t^x en moyenne, les importations belges ont progressé jusqu'en 1910 (8.312 t^x) et baissant ensuite elles se sont développées après la guerre, accusant 11.065 t^x en 1920, 30.374 t^x en 1925. Les exportations analogues aux importations jusqu'en 1885, 1865 et 1875 exceptés, ont dépassé désormais celles-ci jusqu'en 1914, passant de 5,252 t^x en 1890 à 22.554 t^x en 1914 (maximum 23.010 t^x).

TABIEAU

N° 14

TONNAGE chargé avec les principaux pays d'EUROPE

ANNÉES	ANGLETERRE		BELGIQUE		PAYS-BAS		Etats allemands puis ALLEMAGNE		DANEMARK		NORVÈGE	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1857	92.814	9.762	601	—	2.301	530	6.759	43	—	—	7.668	232
1860	84.913	86.154	854	721	2.291	5.373	5.207	1.107	—	—	7.234	2.551
1865	89.570	82.308	778	1.287	2.657	4.500	1.203	2.569	—	603	4.545	1.453
1870	56.312	20.696	620	459	2.721	242	2.841	444	—	—	4.043	1.158
1871	55.776	22.087	893	784	3.927	1.232	2.526	—	263	—	4.279	1.803
1875	51.666	58.581	201	2.093	1.797	2.377	2.113	3.207	—	320	2.650	3.440
1880	38.029	27.915	428	393	413	1.464	6.370	1.654	—	129	556	262
1885	20.830	17.745	1.116	98	72	805	7.865	214	—	325	2.203	344
1890	18.187	14.034	2.353	5.252	—	1.862	4.838	2.814	—	365	3.489	—
1892	18.871	28.174	3.643	5.996	—	1.259	6.658	5.409	455	1.547	4.670	2.450
1895	13.545	22.791	2.530	13.339	196	3.089	5.965	5.144	—	—	7.654	2.828
1898	120.765	22.924	3.240	13.913	—	858	4.008	1.443	—	—	13.785	135
1900	186.284	23.722	4.566	17.771	—	542	4.959	1.037	—	—	20.208	—
1905	191.157	33.431	6.596	9.375	39.501	—	4.006	1.067	—	618	17.104	—
1910	197.422	59.247	8.312	23.010	35.052	10.040	14.993	316	2.716	630	24.659	—
1913	274.241	79.173	2.679	13.216	12.829	23.098	50.394	6.413	—	1.123	15.101	—
1914	311.842	58.097	1.388	22.554	11.777	29.500	24.002	9.971	2.419	538	—	—
1916	810.849	37.607	—	—	—	—	—	—	—	—	13.040	4.417
1918	420.666	45.011	—	—	—	—	—	—	—	—	816	816
1919	351.341	48.497	2.022	10.195	3.656	993	2.636	—	—	—	8.051	—
1920	360.902	83.960	11.065	11.473	28.068	9.688	8.429	823	—	—	12.718	7.474
1925	332.268	52.686	30.374	11.008	29.828	19.298	3.289	644	489	—	22.186	2.050

ANNÉES	SUÈDE		RUSSIE		ESPAGNE		PORTUGAL		ÉTATS ITALIENS PIUS ITALIE	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
1857	3.297	—	5.131	88	5.463	3.647	4.589	4.243	2.001	1.216
1860	6.334	—	1.437	206	2.799	1.039	838	1.241	913	1.630
1865	5.553	2.224	3.110	100	2.554	543	580	4.899	1.281	3.404
1870	7.565	1.619	1.606	—	1.504	1.615	921	537	1.120	1.526
1874	3.767	2.138	2.101	—	2.354	1.688	1.300	78	605	1.566
1875	5.298	2.334	1.952	352	3.041	2.832	1.088	183	1.447	945
1880	5.923	610	1.508	—	5.036	3.873	1.370	238	668	126
1885	7.525	—	1.504	—	5.112	2.223	1.394	245	1.598	784
1890	6.186	—	528	—	8.805	8.659	1.153	1.924	279	—
ROUMANIE										
1892	8.619	281	2.894	Entrées	5.019	3.518	1.231	3.076	831	434
1895	8.570	724	5.282 *	4.450	3.742	7.219	5.478	2.723	440	—
1898	11.602	—	15.286	—	14.581	10.325	1.205	84	2.573	—
1900	7.269	—	16.900	—	5.261	2.242	5.345	285	2.610	—
1905	10.250	—	25.025	—	18.548	4.198	9.780	1.733	404	775
1910	11.399	—	14.038 *	21.984	32.738	5.232	3.907	2.262	2.053	1.350
1913	17.150	2.041	34.264 *	3.443	28.990	742	8.455	4.014	—	—
1914	12.427	—	16.588 *	10.209	23.832	—	4.652	3.448	—	—
1916	14.270	—	39.364	—	42.684	—	10.345	296	—	—
1918	—	—	2.377	—	8.923	162	725	—	1.171	—
ESTHONIE FINLANDE										
1919	15.049	226	—	—	12.337	10.702	2.898	135	—	—
1920	15.458	978	1.190	2.484	23.374	5.166	2.828	413	—	6.660
1925	6.815	—	* 4.101	2.878	50.025	12.269	2.415	—	4.146	—

Nota. — D'après le Tableau général du Commerce de la France.

en 1910). Interrompues, naturellement, ainsi que les entrées par l'occupation allemande en Belgique, elles sont restées dans l'ordre de 11.000 t^x.

A part le sulfate de fer à l'importation, le trafic de Nantes avec la Belgique se limite à l'exportation de minerais de fer et de poissons.

c) *Pays-Bas*

Les importations des Pays-Bas, trois à quatre fois supérieures à celles de la Belgique, de 1867 à 1885 ont été presque complètement interrompues à ce moment et n'ont reprises que vers 1905 avec 39.501 t^x, ce qui plaçait alors la Hollande au deuxième rang des pays étrangers. Mais l'année 1910 fut suivie d'un déclin puis d'une suspension complète des entrées pendant la guerre. En 1920 seulement elles recommencèrent activement, approchant 30.000 tonnes. Les exportations, à l'exception de 1910 à 1914 et de 1925, ont été inférieures en général à 4.000 t^x (5.373 t^x cependant en 1860). Le maximum de 29.500 t^x n'a pas été retrouvé en 1925 (19.298 t^x).

Le cacao, les huiles de coco et d'arachide arrivent de Hollande tandis que celle-ci reçoit de Nantes du minerai de fer, du beurre, du miel, etc...

d) *Allemagne*

Encore morcelée en petits Etats, l'Allemagne de 1857, grâce sans doute au Zollverein, si elle n'eut pas des importations considérables, n'en trafiquait pas moins d'une façon, descendante ou ascendante, assez régulière à Nantes, avant comme après la guerre de 1870 qui amena un léger fléchissement pendant une dizaine d'années, puis à partir de 1890 : 14.933 t^x porté au maximum de 50.394 t^x en 1913 que la guerre brisa en 1914, le résultat en fait de 7 mois donnant 24.002 t^x. Après les hostilités, les crises économiques par lesquelles est passée l'Allemagne ne lui ont pas permis d'amener plus de 8.429 t^x en 1920 et moins, depuis, comme en 1919. Les exportations nantaises ont

toujours été faibles, variant entre quelques dizaines de tonnes et 4 ou 5.000 t^x, que les années 1913 (6.413 t^x) et 1914 (9.971 t^x) ont seules franchement dépassées. L'après-guerre témoigne d'un faible mouvement de marchandises. Celui-ci se cantonne dans l'importation de houille, de sulfate d'ammoniaque et de papier, dans l'exportation de minerais de fer et de plomb, de fourrages, de poissons.

E) *Pays Scandinaves*

La Norvège, la Suède, jointes au Danemark assez peu important, constituent depuis longtemps un centre de trafic régulier pour Nantes, à l'entrée, et totalisant un tonnage chargé respectable.

a) *Danemark*. — Pris séparément, le commerce du Danemark fut excessivement instable, souvent absent de Nantes, principalement à l'importation, mais les deux autres pays scandinaves, en ce cas le suppléèrent, confirmant ce que nous venons de dire à leur sujet. De 200 à 400 t^x entrés, le commerce danois a franchi l'échelon de 2.000 t^x vers 1910, mais la guerre ne l'y a pas maintenu, à cause de sa longue absence et il est revenu à son ancienne moyenne. Les sorties, plus nombreuses que les entrées et plus fortes (300 à 600 t^x) ont atteint leur maximum vers 1892 avec 1.547 t^x, que suivirent les 1.123 t^x de 1913. Depuis ce temps aucune marchandise ne sort plus de Nantes pour le Danemark si ce n'est un peu d'engrais chimiques.

b) *Norvège*. — Déclinant de 7.668 t^x en 1857 à 556 t^x en 1880, les importations de Norvège ont augmenté ensuite pour ainsi dire sans arrêt jusqu'à 1910 (24.659 t^x; puis, baissant à nouveau jusqu'à 816 t^x en 1918, elles ont repris de la vigueur pour aboutir à 22.186 t^x en 1925. Quant aux exportations, parfois inexistantes, elles ont varié de 232 t^x (1857) à 2.828 t^x (1895). Après une longue absence elles sont parvenues à 4.417 t^x en 1916, s'arrêtant complètement en 1919 avant de reparaitre avec 7.474 t^x en 1920, que les chiffres de 1925 n'ont pas maintenus.

Les matières d'importation sont la cellulose et les nitrates de soude.

c) *Suède*. — Moins capricieuses que les entrées norvégiennes, les importations suédoises ont alterné de 3 à ou 8.000 t^x jusque vers 1905, exception faite de 1898 (11.602 tonnes). De 10.250 t^x elles sont montées à 17.150 t^x en 1913 ; influencées un peu par la guerre, sauf en 1918 où elles n'eurent pas lieu, elles ont gardé leur importance jusque vers 1920, les 6.815 t^x de 1925 ayant détruit cet équilibre. Les exportations, assez espacées, ont toujours été comprises entre 200 et 2.000 t^x environ.

La cellulose, les bois équarris, les fers, le zinc et un peu de papier constituent les importations.

f) *Russie et Etats Baltes*

Jusqu'à 1919, la Russie a toujours importé du froment, de préférence venant de la Baltique, mais parfois aussi de la Mer Noire. Avant 1890 ce trafic fut toujours inférieur à 3.500 t^x ; en 1895 il était de 5.282 t^x, 25.025 t^x en 1905 et 34.264 t^x en 1913. Ayant baissé, en pleine guerre son maximum fut obtenu avec 39.364 t^x. C'était l'apogée du commerce russe à Nantes avant sa brusque chute, attestée en 1918 par 2.377 t^x, puis rien. Les exportations espacées et faibles ont à peu près cessé vers 1885. La Finlande et l'Esthonie, depuis 1920 environ, ont pris la place laissée libre par la Russie. La cellulose et les bois équarris sont les seules matières des importations finlandaises.

g) *Espagne*

Pays du Midi dont le commerce a été le plus actif et le plus ancien à Nantes, l'Espagne n'a que très rarement reçu plus d'exportations nantaises qu'elle n'a adressé à celui-ci d'importations. Oscillant entre 2 à 5.000 t^x depuis 1857, à part l'année 1885, les entrées espagnoles à partir de 1898 ont, presque sans arrêt, augmenté jusqu'à 32.738 t^x en 1910, puis après une baisse, jusqu'à 42.684 t^x en 1916. Grâce à ce total, l'Espagne venait alors au second rang

du commerce international, après l'Angleterre et avant la Russie. Mais ce résultat, sans lendemain immédiat, après un long effort, a été dépassé, avec 50.025 t^x, en 1925. Les sorties, beaucoup plus faibles que les importations, ont varié dans l'ensemble entre 500 et 3.000 t^x, sauf en 1890, 1895, 1898, 1910. Interrompues par la guerre, en 1919 elles se sont trouvées supérieures à ce qu'elles étaient auparavant (12.269 t^x en 1925).

En dehors des fruits réputés, l'Espagne importe surtout des pyrites en grande quantité et du plomb.

II) *Portugal*

Comme la plupart des autres pays, le Portugal a peu importé à Nantes jusque vers 1895, puis son trafic s'est accru, un peu irrégulièrement, de 5.478 t^x en 1895 à 10.345 t^x, chiffre maximum, en 1916 et, sauf l'année 1919, il est retombé à moins de 3.000 t^x. Les exportations nantaises, parfois plus fortes pour le Portugal que pour l'Espagne, ont constamment été instables, sautant continuellement de 250 t^x à 4.900 t^x environ, parfois d'une demi-décade à une autre demi-décade.

1) *Italie*

Les Etats italiens, avant l'Unité italienne, réalisée en 1870, ne formaient pas, par leur réunion, un commerce d'importation supérieur à 2.000 t^x et un commerce d'exportation supérieur à 3.400 t^x. Par la suite l'Unité ne changea pas la médiocrité du trafic, dont les maxima viennent d'être atteints en 1920 pour les sorties avec 6.660 t^x et en 1925 pour les entrées avec 4.146 t^x. L'Italie, il est vrai, est un état méditerranéen trop éloigné de Nantes pour y faire un commerce actif alors qu'elle peut introduire ou prendre des marchandises en France dans des ports plus proches de son territoire.

A part un peu de minerai à l'importation, l'Italie ne connaît d'autre matière commerciale que les embarcations.

J) *Autriche*

On peut dire sans exagération que le trafic de l'Autriche avec Nantes a cessé pour ainsi dire complètement vers 1885 et encore, sauf en 1870-71 ne se composait-il que d'importations assez instables puisque celles-ci variaient de 100 à 1.000 t^x mais la plupart du temps se tenaient aux environs de 300 t^x.

к) *Turquie et Egypte*

a) *Turquie*. — La période d'activité commerciale de Nantes avec la Turquie fut limitée par les années 1873 et 1895 et encore à l'importation seulement, les exportations étant rares et faibles. Dans l'ensemble le tonnage des entrées de Turquie progressa jusqu'en 1889, passant de 435 t^x chargés en 1873 à 2.860 t^x chargés en 1889, puis il varia un peu avant de disparaître.

b) *Egypte*. — Comme celui de la Turquie, le trafic de l'Egypte, que l'on range souvent dans les pays d'Europe à cause de sa situation dans le bassin de la Méditerranée, fut assez passager à Nantes, car il dura d'une façon suivie que de 1897 à 1915, bien qu'il ait repris un peu après la guerre. Les sucres importés donnèrent lieu à un tonnage de 2.500 à 5.000 t^x jusqu'en 1909, puis celui-ci baissa pour terminer à 1.200 t^x en 1914-1915.

л) *Pays Balkaniques*

S'il y eut une contrée d'Europe où les relations de Nantes aient changé beaucoup depuis 1857, ce fut assurément les pays balkaniques, influencés par les profondes modifications politiques qui s'opèrent dans cette région. La Roumanie fut la première nation des Balkans à commercer avec Nantes. La Bulgarie suivit bientôt la Roumanie. Enfin, depuis 1919, est apparue la Yougo-Slavie.

a) *Roumanie*. — Depuis 1886, la Roumanie a entretenu avec Nantes des relations un peu espacées jusqu'en 1910 et continues depuis ce temps, sauf pendant la guerre de 1914.

La courbe des importations roumaines est montée de 550 t^x en 1886 à 4.450 t^x en 1895 pour se tenir ensuite près de 1.000 t^x. En 1910, le tonnage des entrées atteignit 21.984 t^x, chiffre exceptionnel qui ne s'est point maintenue, puisque les importations ont varié depuis entre 1.500 et 10.000 tonneaux.

Actuellement, Nantes ne reçoit de Roumanie que du maïs.

b) *Bulgarie*. — Espacées à Nantes, comme le trafic roumain, les importations de Bulgarie, depuis 1901, ont toujours gravité autour de 1.000 t^x. Mais la guerre de 1914 a fait sombrer complètement ces entrées.

c) *Yougo-Slavie*. — Le commerce de la Yougo-Slavie à Nantes est, comme nous l'avons déjà dit, très récent puisqu'il ne date que de quelques années. Il est encore limité principalement à l'exportation de houilles.

§ 2. — HORS D'EUROPE

Hors d'Europe, Nantes n'a jamais eu de très grandes relations commerciales avec les puissances étrangères, depuis 1857 jusque vers 1910 ou 1913. Les principaux pays avec lesquels elle a commercé sont surtout des colonies étrangères : anglaises, hollandaises, espagnoles, ou bien quelques pays d'Amérique : Etats-Unis, Brésil, Haïti. Puis à cette liste le Chili et l'Argentine sont venus ajouter leurs noms vers 1895. Il y aurait, certes, d'autres Etats à mentionner, comme la Chine, le Japon, mais leur trafic est toujours resté dans de si modestes limites qu'il ne sied pas de s'inquiéter davantage d'eux.

A) *Etats-Unis*

En 1857, le trafic des Etats-Unis à Nantes n'était certainement pas à un niveau comparable à celui de la fin du XVIII^e siècle. Il préférerait sans doute Bordeaux, plus accessible à ses beaux voiliers, et St-Nazaire. En décadence à l'entrée, inexistant à la sortie, ce trafic rénové légèrement

par l'ouverture du canal de la Martinière, accusa 19.164 t^x entrés en 1905 puis une baisse, 29.760 t^x en 1914. Alors, grandissant considérablement, les importations, grâce à la base américaine établie à Nantes furent de 286.911 t^x en 1918 et redescendirent jusqu'à 68.814 t^x en 1920. Depuis il n'y a plus guère d'entrées. Les sorties, négligeables, n'ont été sérieuses qu'à partir de 1918 et surtout de 1919 : 57.267 t^x explicables par le rapatriement des soldats américains dans leur pays, car 1920 n'a donné que 2.892 t^x sortis. Actuellement, les Etats-Unis importent à Nantes du froment, du goudron, du cuivre, des pruneaux et des machines agricoles.

B) *Colonies anglaises*

En comprenant dans un seul bloc le trafic des diverses possessions coloniales anglaises dans le Monde, c'est-à-dire d'Asie (Indes, etc.), d'Afrique (Afrique occidentale et orientale, Maurice), d'Amérique (Canada, Antilles, etc.), d'Australie, etc... On arrive à un résultat peu considérable (200 à 6.000 t^x entrés, 600 à 3.500 t^x sortis) jusqu'à la grande guerre, étant donné surtout les éclaircies à l'entrée alternant souvent avec celles de la sortie qui se sont manifestées sans arrêt depuis 1898. La guerre a stimulé le trafic des colonies anglaises avec Nantes comme il l'avait fait de pays neutres (Espagne) ou de belligérants (Russie, Portugal). De 13.908 t^x entrés en 1914, après une hausse suivie d'une chute, les importations sont arrivées en 1919 à 48.504 t^x sans la moindre ombre de trafic postérieur. L'Inde anglaise fournit à Nantes des noix de coco, du coprah (comme la Nouvelle Zélande), de la jute et du tapioca ; l'Australie du froment. Les Antilles anglaises ont, un certain moment, enlevé une certaine quantité d'engrais et de tiges à ouvrir.

c) *Colonies hollandaises*

Les Indes et les Antilles Hollandaises réunies ne donnèrent jamais lieu à un trafic suivi de 1857 à 1895 envi-

ANNÉES	ÉTATS UNIS		COLONIES Hollandaises		COLONIES ANGLAISES		HAÏTI		BRÉSIL		COLONIES ESPAGNOLES	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
1857	4.357	—	9.078	8.707	—	849	—	—	2.450	987	—	—
1860	1.515	—	1.118	9.837	—	548	—	—	1.068	906	3.007	1.468
1865	—	—	—	206	—	»	—	—	»	230	2.780	925
1870	—	—	—	325	—	»	—	—	1.895	1.779	292	602
1871	307	—	—	—	—	»	—	—	989	2.240	—	—
1875	—	—	—	—	—	294	—	—	1.273	2.343	275	1.926
1880	199	—	1.293	1.618	—	181	—	—	1.446	2.590	—	1.439
1885	—	—	—	—	—	—	—	—	2.504	2.269	366	2.705
1890	—	—	—	247	—	330	—	—	2.865	2.275	—	2.695
1892	437	—	—	1.895	—	1.263	—	—	2.727	2.304	—	171
ARGENTINE												
Entrées												
1895	772	—	1.849	—	597	—	—	—	3.223	2.132	—	627
CHILI												
Entrées												
1898	3.413	—	290	2.387	913	2.482	—	—	1.628	1.189	1.900	—
1900	1.955	—	2.272	1.203	—	2.143	—	—	3.209	1.069	1.679	—
1905	19.164	—	1.367	2.550	—	10.363	—	—	2.475	455	1.000	—
1910	16.907	—	1.952	474	—	9.151	—	—	—	—	973	—
1913	7.796	—	3.147	6.020	—	21.693	—	—	—	—	29.642	—
1914	29.760	—	5.602	13.908	—	12.500	—	—	—	—	2.807	—
1916	99.452	Sorties	—	34,510	—	525	—	—	8.513	—	54.402	—
1918	286.911	—	5.738	12.640	—	4.124	—	—	3.019	—	30.634	—
1919	127.385	—	57.367	48.504	—	4.219	—	—	—	—	12.514	—
1920	68.814	—	2.892	—	—	5.612	—	—	—	—	43.883	—
1925	—	—	—	—	—	8.185	—	—	—	—	—	—

Nota. — D'après les chiffres du Tableau général du Commerce de la France.

ron. Depuis ce temps on enregistra d'assez grandes variations dans le tonnage des entrées jusqu'en 1914, époque à partir de laquelle le trafic a à peu près disparu. Des Indes hollandaises vinrent surtout du café. Quant aux Antilles Hollandaises, il n'y a aucun produit spécial à signaler à part un peu de sucre.

D) *Colonies espagnoles*

En réunissant le tonnage des entrées d'une part, et celui des sorties d'autre part, en provenance des Antilles, des Philippines et de l'Amérique espagnole, on obtient les résultats suivants : diminution à peu près constante alternatives de hausse et de baisse des sorties (1.468 t^x du tonnage entré (300 t^x en 1857 à 366 t^x en 1885), et 627 t^x en 1892).

E) *Pays divers d'Amérique*

a) *Brésil*. — Le Brésil a toujours eu des relations assez notables avec Nantes, tant à l'importation qu'à l'exportation, dont le tonnage a souvent dépassé 2.000 t^x comme celui des entrées. Mais on doit noter que ces dernières ont varié davantage et que depuis 1905 environ le trafic de Nantes avec le Brésil a disparu si on fait abstraction des importations exceptionnelles de 1916 à 1918.

b) *Haïti*. — Comme la plupart des Etats d'Amérique, le Commerce d'Haïti à Nantes a subi des vicissitudes et est souvent demeuré faible si on en juge d'après les chiffres de notre tableau n° 15 (181 à 1.200 t^x) depuis 1857 jusqu'à 1892 avant de cesser pour ainsi dire complètement.

c) *Argentine*. — Montées à 14.443 t^x en 1895, les importations de l'Argentine affaiblirent jusqu'en 1910 (973 t^x), capricieusement approchèrent de 30.000 t^x en 1913, puis en 1916, profitant de la guerre atteignirent 54.402 t^x qui ont incontestablement contribué au Ravitaillement de la France. Depuis ce temps les entrées ont

diminué, mais en 1920 elles ont tenté de reprendre avec activité (43.883 t^x).

d) *Chili*. — Célèbre à Nantes pour ses phosphates amenés encore hier, nous le savons, par voiliers, le Chili n'a pas eu de trafic actif avant 1900. Pendant quelques années ses importations ont été notables : 10.363 t^x en 1905, 21.693 t^x en 1913, mais la guerre a arrêté cet élan et pour les raisons que nous avons exposées plus haut à propos des phosphates, le trafic végète maintenant à l'entrée, avec une moyenne de 4 à 8.000 t^x.

CONCLUSION

Si de 1857 à 1885 le trafic du port de Nantes a diminué d'une façon constante avant de reprendre un magnifique essor sans arrêts jusqu'en 1916, il s'est aussi notablement modifié au point de vue des matières et au point de vue des pays tout au moins de l'importance relative de certains d'entre eux. Les produits industriels sont parvenus à l'emporter très nettement sur les produits agricoles. Une matière est arrivée à dominer toutes les autres et de beaucoup : la houille, tandis que les sucres, par exemple, ont faibli. Les débouchés commerciaux de Nantes ont toujours compris le cabotage encore très actif, au moins jusque vers 1914. La navigation intérieure est tombée en décadence faute d'amélioration des voies navigables. Le trafic avec les colonies est renouvelé grâce à surtout la Tunisie, le Maroc. Les pays d'Europe ont progressé et pris la première place mais les colonies étrangères ont presque toutes décliné depuis la crise nantaise terminée en 1885. La guerre de 1914 semble avoir stimulé d'abord Nantes, puis l'avoir ébranlé, mais les résultats faussés après la guerre par une crise économique mondiale, ont marqué une nouvelle progression depuis 1921 et laissent de bons espoirs pour l'avenir.

CONCLUSION GÉNÉRALE

A) LE PASSÉ

De la longue évolution du port de Nantes que nous avons suivi époque par époque, il résulte que le *Portus Namnetum* des Romains, port encore dans l'enfance, a eu de bonne heure une organisation assez parfaite pour le moment. Grâce à celle-ci, le port, qui longtemps se borna surtout à un trafic intérieur et de petit cabotage, a pu se développer après les incursions normandes et nouer, hors du Royaume où son commerce s'était principalement confiné, de solides relations internationales, qui, toutes ont subsisté jusqu'à nos jours. Ce furent aux ^{xiv}^e et ^{xv}^e siècle, l'Angleterre, l'Espagne, le Portugal, la Hollande, la Flandre, les pays du Nord (Hanse, Danemark, Suède), la Savoie, etc... Mais un certain archaïsme présidait au développement du commerce nantais spécialisé dans le trafic du sel, du vin, d'étoffes, sans compter quelques autres produits, et encore sous l'emprise d'un régime féodal, il est vrai relativement libéral au point de vue économique.

Avec l'union de la Bretagne à la France, Nantes qui vivait un peu en marge du Royaume, pour reprendre partiellement l'expression de Levasseur (1), participa plus intimement à sa vie, et par voie de conséquence à son commerce que le même souverain, le roi de France, régissait. Sous cette influence, Nantes prospéra au ^{xvi}^e siècle, en dépit des luttes religieuses car les Espagnols solidement établis depuis le milieu du siècle précédent, et qui comp- taient parmi eux un André Ruiz, figure commerciale remarquable en tous points, étaient les maîtres incontestés du trafic nantais. On comprend donc aisément que Nantes ait cherché à secouer cette tutelle mais ce fut en vain.

(1) Levasseur (Histoire), *op. cit.*, t. I, p. 152. — Cf. aussi *supra*, p. 230.

Le sel exerçait un véritable pouvoir d'attraction sur les armateurs étrangers. Les vins et les eaux-de-vie en bénéficiaient.

Les découvertes du Nouveau-Monde, faites principalement par des Espagnols et des Portugais ne purent pas profiter immédiatement au port de Nantes. Il fallut attendre le ^{xvii}^e siècle, époque où grâce à la politique coloniale d'un Henri IV, d'un Richelieu et d'un Colbert, la France fut pourvue d'un empire colonial. Alors Nantes entra dans le mouvement colonial, commerçant avec les « Isles françaises d'Amérique » dès le milieu du ^{xvii}^e siècle. Le grand édifice commercial que construisit Colbert, chercha à utiliser Nantes mais le trafic de ce port étant aux mains des Hollandais durant le ^{xvii}^e siècle et encore sous l'emprise des commerçants espagnols de la « Contractation » ne se prêta guère aux desseins du grand ministre. Les négociants et armateurs de Nantes étaient impatients d'aller de l'avant par leurs propres forces et de commercer à leur guise. La fin du règne de Louis XIV marqua l'aube du grand essor commercial qui devait porter Nantes à la première place du commerce français vers 1753. Les permissions, en effet, accordées pour la traite des Nègres bientôt réglementée en faveur des Nantais, furent la base du commerce intense et lucratif avec les « Isles » dont St-Domingue était le plus beau joyau. Le séjour des ventes de la Compagnie des Indes n'avait pas été sans laisser de traces. Nantes fut alors le port colonial par excellence de la France. Les denrées les plus diverses arrivant des colonies : sucres, café, rocou, gingembre, cacao, coton, bois exotiques, etc..., s'entassaient sur ses quais où venaient les prendre les navires de toute l'Europe (Nord, Allemagne, Hollande, Flandre, Angleterre, Espagne, Portugal, Italie, etc...) y compris ceux de grandes puissances coloniales. Nantes était par nécessité un entrepôt que l'excellence de la situation géographique de la ville avait fait choisir par tous. Le sel était toujours d'un grand débit ainsi que les vins et les eaux-de-vie. Enfin le commerce appartenait à des Français et non plus à des étrangers.

Les Nantais de dominés étaient passés dominateurs et distributeurs-répartiteurs du trafic des «Isles l'Amérique» source de richesses et pièce commerciale maîtresse à laquelle le trafic soit national avec la navigation fluviale sur la Loire, avec le cabotage, soit international, étaient soumis pour ainsi dire d'une façon absolue. Des négociants (2) comme Joachim, Des Caseaux, du Hallay, les 4 Montaudouin dont René et Launay, comme Laurencin, Michel, Daniel, Pelloutier, Bouteiller, Delaville, etc.. ; des intendants comme Béchameil, de Nointel, Feydeau, de Brou ou d'un subdélégué tel que l'illustre Gérard Mellier (3), né en 1674, subdélégué depuis 1710, maire depuis 1720, et mort en 1729, enfin un auxiliaire précieux pour le commerce comme Vigneu, secrétaire du Général du Commerce, avaient su donner au commerce de Nantes une vigoureuse impulsion. Celle-ci fut bien troublée par des actes de piraterie et par des guerres provoquant l'armement de corsaires illustres (4) qui cherchaient à remplacer le trafic maritime par la prise des navires ennemis, mais Nantes parvint à continuer l'exploitation des conditions économiques exceptionnelles où elle se trouvait placée.

Cependant la machine administrative avec le système des privilèges sous toutes formes : monopoles, licences, droits et péages, etc... pesait aux Nantais qui étaient impatients de s'en débarrasser au moins en partie, à

(2) L'histoire des principales figures commerciales de la France reste encore à écrire. Nous renvoyons sur ce point qui dépasse le cadre de notre étude, au volume (t. III de *Nantes au XIII^e siècle*) que M. Gaston-Martin prépare en ce moment sous le titre de *Messieurs les Armateurs*.

(3) Cf. Gaston-Martin (Mellier), *op. cit.*

(4) En dépit d'assez nombreux travaux, il y a encore beaucoup à dire sur la course et les corsaires de Nantes, mais ce sujet très vaste étant en marge de notre sujet, nous nous bornons à indiquer ici les principaux travaux sur la question : S. de la Nicollière-Teijero, *La Course et les Corsaires du port de Nantes*, 1896. — Péju, *La Course à Nantes aux XVII^e et XVIII^e siècles*, 1900. — Gabry, *op. cit.*, p. 352 et sqq. — Paul Legrand, *Marins et Corsaires Nantais*, 1908.

cause des entraves qu'elle mettait à leur commerce et qui les empêchaient de lutter avec plus d'avantages contre les Anglais ou les Hollandais. D'autre part la Loire, malgré tous les travaux entrepris, sous un Magin par exemple, grâce aux Etats de Bretagne et sans doute trop tardivement, en comparaison des moyens techniques dont on disposait, devenait de plus en plus inutilisable. Le port n'était plus à Nantes mais à Paimbœuf et les marchandises continuaient à se diriger de tous les points des Colonies ou de l'Etranger vers la « ville du bois d'ébène » comme l'a appelé Michelet, à cause seulement de l'habileté et de la richesse des armateurs de Nantes possédant de riches plantations aux « Isles françaises d'Amérique ».

La chute était plus proche que les Nantais ne la croyaient. La Révolution qui apparut à ceux-ci comme devant libérer leur négoce de ses entraves, se chargea vite de les détromper. Toutes les mesures prises au sujet des Colonies, en supprimant la Traite des Nègres, organe vital pour Nantes dans le trafic des Iles, les règles nouvelles d'administration intérieure de la France, la guerre bientôt, anéantirent dès 1792 le commerce de Nantes dont le souvenir de grandeur incomparable vivait seul désormais. Si l'organisation administrative était devenue simple elle plaçait Nantes sur le même pied que les autres ports, c'est-à-dire en de moins bonnes conditions qu'auparavant dans la concurrence économique. Napoléon, administrateur étonnant, ne réussit pas dans ses tentatives pour renflouer la « ville du bois d'ébène », en raison des guerres précipitées qui amenèrent le Blocus continental avec ses conséquences néfastes.

Quand la paix revint en 1814-1815, Nantes dont l'état de la Loire s'était aggravé chercha à reprendre son commerce colonial passé, mais les conditions n'étaient plus les mêmes. St-Domingue manquait. La Traite n'était plus praticable et l'Angleterre allait se charger de la réprimer sévèrement au moment de son abolition générale. La Réunion ne put remplacer complètement St-Domingue d'autant plus que celle-là se tournait de plus en plus vers

Marseille. Les nations ne recherchèrent plus autant que jadis les sucres coloniaux. Le sucre de betterave qui avait fait son apparition devenait un rude concurrent. C'était la décadence de Nantes qui déploya vainement des efforts pour surmonter la crise que la politique gouvernementale protectionniste et le manque de travaux appropriés dans la basse-Loire maritime n'étaient pas sans entretenir d'une façon indirecte. Devant le péril, puisque les navires ne pouvaient venir jusqu'à Nantes, il fut décidé que le port irait à leur rencontre sous forme d'un bassin à flot. St-Nazaire était né et bientôt le pupille se passant de son tuteur, trafiqua comme bon lui semblait, au mécontentement de Nantes. Ce que l'empereur Napoléon III absorbé par la politique de ralliement du régime ou celle des nationalités, n'avait pu qu'à peine ébaucher, faute d'un règne plus long, s'effectua sous la III^e République. Le programme Freycinet alloua à Nantes, en 1879, le canal régénérateur dont l'ouverture en 1892 avec l'aide de quelques travaux en Loire, provoqua la résurrection du trafic, en baisse constante depuis la création de St-Nazaire comme grand port. Notons en passant que ce dernier n'avait pas causé de dommages à Nantes, au contraire, car sans lui le trafic aurait déserté la basse-Loire maritime et n'aurait pas repris à Nantes quand les conditions nautiques devinrent meilleures. Mais Nantes encore centre colonial important au début du XIX^e siècle, était devenu un port surtout européen. La solution du canal ayant dessillé les yeux du pouvoir central comme ceux de certains incrédules en la vitalité de Nantes devenu industriel, provoqua l'exécution des travaux qui seuls convenaient à l'accès de Nantes. Tel fut l'objet des programmes de 1903 et de 1913 ; ce dernier étant presque terminé à l'heure actuelle. Nantes était redevenu un grand port dont les statistiques affirment pour ainsi dire chaque année le progrès, si on met à part l'ascension exceptionnelle et trop rapide de 1916 presque recouvrée en 1928. Maintenant Nantes, grâce à la Chambre de Commerce, la véritable animatrice de sa résurrection si surprenante, a recouvré toutes ses

anciennes relations commerciales et en a noué d'autres avec certains pays neufs ou récents. On peut dire que les noms de plus des $\frac{3}{4}$ des nations commerçantes se rencontrent dans son trafic. Son outillage, dans l'ensemble, répond à peu près aux besoins et se perfectionne chaque jour au fur et à mesure des progrès du trafic. Est-ce à dire que les espoirs permis en un essor encore plus grand sont sans ombres ? Non, pensons-nous, même en faisant abstraction des travaux de complément de la Loire en cours et dont certaines parties risquent de nuire comme nous l'avons vu plus haut.

B) L'AVENIR

Une série d'obstacles peuvent être surmonté sans grandes difficultés matérielles, en premier lieu ce sont certaines installations défectueuses du port, auxquelles il est possible de remédier facilement. Tels sont les cas de la discontinuité des quais publics de la rive droite et des chantiers de constructions navales gênant les communications avec les quais de la rive gauche, interrompus par ces chantiers. Puis l'organisation économique, comme dans les autres ports français (5), manque d'unité de direction, amenant des lenteurs, une élévation du coût des opérations maritimes, l'impossibilité d'établir une comptabilité rigoureuse du port et réclame la centralisation des divers organes du port aux mains d'un directeur et non pas des ingénieurs des Ponts et Chaussées comme c'est la tendance actuelle des pouvoirs publics.

En dehors du tirant d'eau de la Loire qui interdit l'accès du port aux plus grosses unités marchandes mais permet le passage des navires de moyen tonnage, il y a deux graves lacunes solidaires, par bien des points, l'une de l'autre. C'est d'abord le manque de fret suffisant pour les retours. Aux navires qui accostent aux quais et

(5) Hersent, *op. cit.*, p. 33 et sqq., à l'étude duquel nous empruntons les renseignements a bien mis en lumière cette situation économique, en faisant preuve d'objectivité que nous faisons nôtre.

déchargent leurs marchandises, Nantes n'est pas à même de livrer un chargement complet de sortie. Le transport des marchandises importées revient plus cher et les navires sont obligés de partir sur lest. Aussi là où ils retrouvent un chargement, là ils viennent de préférence, ce qui est un danger peut-être pour l'avenir de Nantes. Mais le développement des sorties de certains produits comme les minerais, les poteaux de mines permet d'espérer qu'il n'en sera pas ainsi en assurant aux charbonniers anglais qui apportent la matière principale du commerce nantais, un fret de retour.

La seconde lacune, plus grave que la précédente est le manque d'« hinterland », faute de voie d'eau navigable. Or, la Loire malgré bien des utopies n'est pas navigable et ne la sera jamais par elle-même ainsi que le montrent d'une part son étude géographique (se reporter plus haut à l'introduction, principalement p. 24), d'autre part le trafic auquel ce fleuve a donné lieu jusque vers 1860, trafic souvent intense, certes, mais effectué dans de telles conditions d'irrégularité qu'il n'est plus guère praticable maintenant avec les habitudes d'exactitude dans les transports. Le canal de Nantes à Brest a des dimensions trop petites, aux écluses en particulier ; la Sèvre n'est pas très navigable. La voie de fer est trop coûteuse et handicape un port obligé de recourir exclusivement à celle-ci, quand d'autres ports disposent de bonnes voies navigables qui, à la suite du jeu de la concurrence, font baisser les prix de transports ferroviaires. Que faire en présence du rayonnement médiocre de Nantes (6) jusqu'à Laval, le Mans, Vendôme, Blois, Romorantin, Chateauroux, Chatellerault, Parthenay, Fontenay-le-Comte, la Roche-sur-Yon, points que le rayonnement beaucoup plus vaste de Rouen atteint, au Nord, et que l'influence de La Rochelle paraît dominer, au Sud ? Il faut enfin trouver une solution ; quelle qu'elle soit, à la question d'une voie

(6) Cf. Jean Brunhes, *op. cit.*, t. II, p. 309, fig. 127. Le rayonnement comparé des ports de Rouen et de Nantes.

navigable desservant, comme il convient, l'arrière-pays de Nantes. Si on ne prend pas rapidement une décision, le port de Nantes risque de végéter ou tout au moins de ne pas prendre dans l'avenir l'essor auquel il pourrait donner lieu, en un mot de n'être pas l'Anvers français que son emplacement lui permet d'ambitionner. L'exemple de St-Nazaire, actuellement déchu, tandis que Nantes est prospère, ne montre-t-il pas que la zone économique de la basse-Loire n'a pas progressé en réalité, un simple déplacement de trafic s'étant effectué de St-Nazaire à Nantes. Et la raison de cette situation ne doit pas être cherchée ailleurs que dans le manque d'une voie économique naturelle : une voie d'eau. Avec de la persévérance et l'affectation régulière de crédits assez importants, en une dizaine d'années la question peut être résolue pour le plus grand avantage de la France entière et de Nantes. Les possibilités d'augmentation du trafic résultant du transport aisé par voie d'eau de la plupart des richesses minérales ou agricoles (7) du bassin de la Loire comme le minerai de fer angevin-breton, servant à des exportations notables et pouvant transformer la basse-Loire maritime en une « rue d'usine » analogue à Hambourg ou Bilbao, comme les ardoises d'Angers, les tuffeaux de l'Anjou, de la Touraine et du Poitou, les matériaux d'empierrement de la Mayenne, de la Sarthe, les briques et produits réfractaires des mêmes lieux, la descente des blés de Beauce, des vins de la vallée de la Loire, des bois de Sologne pour en faire des poteaux de mines, des bois et des fers du Centre, la remontée de charbons et d'engrais venant de Nantes, des produits de la métallurgie nantaise, etc., etc., fournissent grâce au passé une preuve suffisante que le gros sacrifice financier à accomplir ne serait pas stérile et provoquerait non seulement un essor de Nantes, mais encore l'enrichissement d'une immense région encore prospère jusqu'au milieu du XIX^e siècle, et

(7) Sur toute cette question, consulter la remarquable étude de M. Abel Durand (Loire), *op. cit.*, p. 13-35.

son développement économique qui augmenterait d'une façon considérable le rayonnement de Nantes.

Ces remarques ne doivent pas empêcher de constater que l'évolution du port de Nantes est certainement une des plus curieuses que l'on connaisse, tant par son organisation avant la Révolution et ses procédés commerciaux : traite des Noirs et commerce des Iles, solidaires l'un de l'autre, que par les changements contradictoires survenus dans son existence commerciale. Du sommet il est tombé presque dans l'abîme ; de l'état léthargique où il était plongé, tel le Phénix qui mériterait de figurer dans ses armes (8), par une sorte de métamorphose prodigieuse il est ressuscité plus vigoureux et plus vaste que jadis ! Un pareil passé aux pages si glorieuses et parfois si douloureuses, gage de l'avenir !

Vu : *Le Doyen,*

BERTHÉLÉMY.

Vu : *Le Président,*

WILLIAM OUALID.

Vu et permis d'imprimer :

LE RECTEUR DE L'ACADÉMIE DE PARIS.

Pour le Recteur :

L'Inspecteur de l'Académie,

MAURELLET.

(8) De gueule au chef d'hermine, avec nef nature aux voiles herminées sur mer de sinople.

BIBLIOGRAPHIE ⁽¹⁾

I. — MANUSCRITS

A PARIS

AFFAIRES ETRANGÈRES (Ministère des).

Correspondance politique. Espagne, 15 à 40, 86, 143, 197, 199.

Correspondance consulaire. Consulat de Bilbao (1689-1755).

ARCHIVES NATIONALES.

F¹² 241 à 611^b, 1567 à 1817^c, Statistiques du Commerce et de la Navigation de 1775 à 1823.

K 1388 à 1605 (fonds Simancas), *passim* [documents en espagnol].

A NANTES

CHAMBRE DE COMMERCE DE NANTES.

a) *Fonds ancien rattaché aux Archives Départementales.*

C 581 à 592, Assemblées du Commerce.

C 594 à 628, Correspondance.

C 663 à 675 et 694, Marine, constructions, navigation, droits, etc.

C 706 à 717, Mouvement des marchandises.

C 722 à 779, Marchandises, commerce extérieur, droits, etc.

C 780 à 802, Droits, octrois et péages.

C 857 à 869, Statistiques diverses.

C 877 à 894, Mémoires divers.

b) *Fonds moderne.*

A 35 à 40, Consuls, agents de change, etc.

C 8 à 41, Travaux du port de Nantes, signalisation.

F 1 à 28, Police du port, remorquage et pilotage, portefaix.

H 5 à 12, Entrepôts.

La Chambre de Commerce de Nantes (ouvrage manuscrit anonyme), 1902.

LOIRE-INFÉRIEURE (Archives départementales de la).

B 2 à 18, Registres de la Chancellerie de Bretagne.

C 6, 20 à 22, Réglementation et police.

C 60 à 68, 100,

(1) Nous n'indiquons ici que les principaux documents manuscrits ou ouvrages imprimés consultés avec un réel profit pour notre étude.

- C 51 à 53, Salorges.
- C 291 à 295, Droits, octrois, etc.
- C 348 à 370, Travaux aux quais, au port, aux ponts, etc.
- C 384 à 390, 395 à 397, Correspondance, requêtes, ordonnances, etc.
- C 408 à 410, Travaux à Paimbœuf.
- C 496 à 503, Mémoires et plans au sujet des travaux.
- H 86 et 214, Péages.

VILLE DE NANTES (Archives municipales).

- EE 228 à 269, Pilotage, police de la navigation, balisage, consuls étrangers, amirauté, etc.
- FF 209-210, Portefaix.
- GG 612, Bourse.
- HH 229 à 249, Commerce des Isles, eaux-de-vie, sucres, cafés, pêches.

VILLE DE NANTES (Bibliothèque municipale).

- 100426 R, Devoirs de la prévôté de Nantes.
- 207037 et 207041 C 121 ; 211092 C 563 R ; 224832 C 78, Jugements des Juges commissaires pour la vérification des droits maritimes.
- 325997 C 125, Recueil de péages et arrêts les concernant (1595).

A RENNES

ILLE-ET-VILAINE (Archives départementales d').

- C 867 à 874, C 1580 à 1585, Octrois.
- C 2241, Domaine d'Occident.
- C 2437 à 2450, 2530.
- C 3257 à 3264, Péages.
- C 3309 à 3314, Interventions des Etats de Bretagne.

A BILBAO

CONSULADO DE BILBAO (Archivo del).

- Privilegios del Consulado, *passim*.
- Libros o cuentas de averia (averia de Nantes), *passim*.
- Cuentas de la Prebostad, *passim*.

II. — IMPRIMÉS

ANDIGNÉ (D'). — Essai sur la Loire Navigable, 1928.

ARNOULD. — De la Balance du Commerce et des relations commerciales extérieures de la France, an III (1794).

- ATHENAS. — Notice sur l'état de la Loire dans les environs de Nantes au commencement du VII^e siècle (Soc. Acad. de la Loire-Inf., 1820, p. 57-60).
- AUBERT (Ch.). — Le développement du Port de Nantes. Etat actuel et travaux projetés (Génie civil, 29 novembre 1913).
- AUGEARD. — Etude sur la Traite des Noirs avant 1790 au point de vue du commerce nantais, 1901.
- BABIN. — Notice sur le canal maritime de la Basse-Loire (Nantes et la Loire-Inférieure, t. II).
- BARBIER (V.). — Monographie des Directions des Douanes de France, 1890, t. II.
- BELLECROIX. — Rapports entre la Batellerie et les ports de commerce maritimes, 1902.
- BIZEUL. — Des Namnètes aux époques celtique et romaine.
- BOISLISLE (A. DE). — Correspondance des Contrôleurs généraux des Finances avec les Intendants des provinces, 1884, t. I et II.
- BONNARD (L.). — La navigation intérieure de la Gaule à l'époque romaine, 1913.
- BONNASSIEUX (P.). — Procès-verbaux du Conseil de Commerce et du Bureau du Commerce (1700-1791).
- BORDERIE (A. DE LA). — Histoire de Bretagne.
Le Commerce et la Féodalité en Bretagne (Revue de Bretagne et Vendée, t. V, 1859, p. 345 et sqq., p. 433 et sqq.).
- BRUNHES (Jean). — Géographie humaine de la France (t. II de l'Histoire de la Nation française, s.^ed.).
- BUREAU. — Rapport sur l'origine et la formation des sables de la Loire (Loire Navigable, 2^e année).
- CHAUFFIER (M.-L.M.). — Le Commerce extérieur de la Bretagne au Moyen-Age (Position de thèses, Bibl. Ecole des Chartes, 1871).
- CHÉNON (E.). — Histoire générale du droit français public et privé, des origines à 1815, t. I, 1926.
- COLIN (Amb.). — La Navigation commerciale au XIX^e siècle, 1901.
- COLOMBEL (E.). — La Loire au XVIII^e siècle, 1851.
- Commerce honorable (Le)* [Jean Eon], 1646.
- Compte rendu des travaux de la Chambre de Commerce*, 1841-1928.
- COSMI. — Notice sur le port de Nantes et la Loire maritime (Nantes et la Loire-Inférieure, t. II).
- DAGAUT (Jacq.). — Nantes port maritime et port fluvial, 1905.
- DAGAUT (E.). — Historique du Monument de la Bourse de Nantes (Bull. Soc. Archéol. Nantes, 1909, 1^{er} semestre, p. 93 et sqq.).
- DAINVILLE (DE). — Les relations commerciales de Bordeaux avec les villes hanséatiques aux XVII^e et XVIII^e siècles (Hayem 9^e).

- DENIZOT. (G.). — Les alluvions du bassin de la Loire (Bull. Géol. et minéral. de Bretagne, 1921).
- DEZOBRY et BACHELET. — Dictionnaire général de Biographie et d'Histoire, 8^e édit.
- DISSARD (P.). — Collection Récamier, Catalogue des plombs antiques, Paris 1905.
- DUFOURNY. — Nantes, port industriel (6^e fascicule des Annales des Travaux publics de Belgique, déc. 1900).
- DUGAST-MATIFEUX. — Nantes ancien et le pays nantais, 1879.
- DUPONT. — Administration de Nantes et du département (Nantes et la Loire-Inférieure, t. I).
- DUPUY (Ant.). — L'industrie et le commerce en Bretagne à la fin du xv^e siècle (Soc. Acad., Brest, 1880).
- DURAND (Abel). — La politique française à l'égard des Ports maritimes sous la Troisième République, 1904.
L'état actuel de l'œuvre de la Loire navigable, rapport 1912.
Le Port de Nantes (Soc. de Géographie commerciale de Paris, 1910).
Rapport sur la Loire et ses affluents. (Congrès national de la navigation intérieure).
- DURAND (R.). — Le commerce en Bretagne au xviii^e siècle (Ann. de Bretagne, oct. 1917).
- DURVILLE (G.). — La marine nantaise dans le passé (Express de l'Ouest, 3^e année).
Les droits de tonlieu et d'escaffe perçus au tablier de la Pré-vôté de Nantes jusqu'au xviii^e siècle (Bull. Soc. Archéol. de Nantes, 1916).
- ESMEIN. — Cours élémentaire d'histoire du droit, 4^e édit., 1925.
- EXPILLY. — Dictionnaire géographique, historique et politique des Gaules et de la France, t. V, 1764.
- FAGNIEZ. — Le commerce extérieur de la France sous Henri IV (Rev. histor., 1881).
- FAUGÈRES et DEBANGE. — Mémoire pour... la dérivation du canal de l'Erdre et la suppression du bras Saint-Félix, 23 avril 1859.
- FOURMONT (DE). — L'Ouest aux Croisades, 1864.
La Chambre des Comptes de Bretagne.
- FOVILLE (DE). — La transformation des moyens de transport et ses conséquences, 1880.
Statistiques du Commerce de la France de 1787 à 1883.
- FRÉMY. — Exposé sur la situation actuelle de la Loire. Importance d'une voie navigable.
- GABORY (E). — La marine et le commerce de Nantes au xvii^e siècle et au commencement du xviii^e (Ann. de Bretagne, t. XVII, p. 1. et sqq., 235 et sqq., 341 et sqq.).
- GALLOUÉDEC. — La Loire, 1910.

- GOUAISLIN (A.). — Etats des Péages en France et plus particulièrement en la province de Bretagne sous l'Ancien Régime, 1924.
- GOURNAY. — Tableau général du commerce, des marchands, négociants, armateurs, etc., de la France, de l'Europe et des autres parties du Monde, 1789-1790.
- GRELIER (P.). — Mémoire sur les moyens de nettoyer le lit de la Loire et d'en rétablir la navigation (Lycée armoricain), 1825.
- GUÉPIN. — Histoire de Nantes, 1839.
- GUIARD Y LARRAURI. — Historia del consulado y casa de contratación de Bilbao y del comercio de la villa, 2 vol., 1913-14.
- GUILLOU. — Histoire de la Conquête du Marais breton-vendéen et du Port de Bourgneuf (Bull. Soc. Archéol. Nantes, 1922).
- HERSENT. — Notre outillage maritime, 1921.
- HUET (J.-B.). — Recherches économiques et statistiques sur le département de la Loire-Inférieure, annuaire de l'an XI.
Statistiques du département de la Loire-Inférieure en l'an X.
- JAL (A.). — Archéologie navale, t. II, 1840.
- JEULIN (Paul). — Histoire lapidaire du Château de Nantes, 1925.
- JOLY. — Port de Nantes. Notice. Ports maritimes de la France (1883), t. V.
- KAUFFMANN. — La Loire et le Port de Nantes (Annales des Ponts et Chaussées, 1915, vol. V).
- LACROIX (Thomas). — Jean de Malestroit, chancelier de Bretagne, évêque de Saint-Brieuc (1404-1419) et de Nantes (1419-1443). (Positions des thèses de l'Ecole des Chartes, promotion de 1925, p. 119 et sqq.).
- La Loire Navigable* (Journal).
- LAURANT. — Etude sur les différents niveaux de la Loire.
- LAVISSE (Ernest). — Histoire de France.
- LE BEUF. — Du Commerce de Nantes, 1857.
- LECHALAS. — Nantes et la Loire, 1870.
- LEGRAND (Paul). — Marins et Corsaires nantais, 1908.
- LERAT. — Etude sur les origines, le développement et l'avenir des raffineries de Nantes (1911).
- LESCURE (Jean). — Le commerce mondial d'après le memorandum sur les balances des paiements et sur les balances du commerce extérieur (1911-1925) (Rev. écon. polit., 1927, p. 979).
- LEVASSEUR. — Histoire du Commerce de la France, t. I^{er} et t. II^e.
Aperçu des résultats de la statistique comparée du commerce extérieur, 1906.
- LEVRON (Jacq.). — Pierre de Dreux, dit Mauclerc, duc de Bretagne, comte de Richmond, chevalier de Braine (Positions des Thèses de l'Ecole des Chartes, promotion de 1929, p. 155 à 172).
- LIBAUDIÈRE. — Le port et le commerce de Nantes (Nantes et la Loire-Inférieure, t. I-II).

LOBINEAU (Dom). — Histoire de Bretagne.

LOT (Ferdinand). — Mélanges d'Histoire bretonne (Ann. Bretagne, t. XXII-XXV).

MABILLON (Dom). — Vie des Saints de Bretagne.

MAÎTRE (L.). — Domaines de Bretagne dépendant de la couronne ducale (Ann. de Bretagne, t. XXXVIII, 1928, n° 1).

Géographie historique et descriptive de la Loire-Inférieure, t. II.

Introduction aux séries C et D [des Archives départementales de la Loire-Inférieure], 1898.

La conquête de la Basse-Loire par le réseau des voies romaines (Bul. Soc. Archéol. Nantes, 1908).

MANJOT (Em.). — De l'évolution des transports maritimes et de ses conséquences sur l'aménagement et l'outillage de nos ports de commerce, 1911.

MANTELLIER. — Histoire de la Communauté des Marchands Fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle (Mémoires Soc. Archéol. de l'Orléanais, t. VII, 1867).

MARTIN (Gaston). — Conflits entre courtiers et négociants nantais (Hayem, 10^e, p. 205-219).

La politique nantaise des subsistances sous la Constituante et la Législative, 1924.

Le système de Law et la prospérité du port de Nantes (Rev. d'Hist. écon. et sociale, 1924).

Nantes et la Compagnie des Indes (1664-1769) (Rev. d'Hist. écon. et sociale, 1925-26).

Nantes au XVIII^e siècle, Gérard Mellier, 1928.

MARTIN (Germain). — Histoire économique et financière (t. X de l'Histoire de la Nation française, s. d.).

La grande industrie sous le règne de Louis XIV (plus particulièrement de 1600 à 1715), 1898.

MATHOREZ. — Les Etrangers en France sous l'Ancien Régime, t. I et II, 1921.

Les Italiens à Nantes et dans le pays nantais (Bull. italien des Annales de la Faculté des Lettres de Bordeaux, t. XIII, n° 2).

Notes sur la colonie irlandaise de Nantes du XVI^e au XVIII^e siècles (Bull. Soc. Archéol. Nantes, 1912, 2^e sem.).

Notes sur les Espagnols et les Portugais à Nantes (Bull. Hispanique, t. XIV, 1912, n° 3 et 4, t. XV, 1913, n° 1, 2 et 3).

Notes sur la colonie hollandaise de Nantes (Revue du Nord, février 1913).

MELLINET. — Histoire de la Commune et de la Milice de Nantes.

MERLET. — La chronique de Nantes.

MEURET. — Annales de Nantes.

MORICE (Dom). — Preuves pour servir à l'histoire de Bretagne.

MOUSSET. — Les archives du Consulat de la Mer à Bilbao.

NICOLLIÈRE-TEIJIERO (S. DE LA). — Marine nantaise au XVI^e siècle (Annales de la Bretagne, 1888).

La course et les corsaires du Port de Nantes, 1896.

Les constructions navales. Les chantiers de la Loire et la Fosse du Port de Nantes (Nantes et le département de la Loire-Inférieure, 1898).

Une page de la Marine Militaire du port de Nantes, 1877.

La marine bretonne aux XV^e et XVI^e siècles. Essai historique, 1887.

NOGARO et OUALID. — L'évolution du Commerce, du Crédit et des Transports depuis cent cinquante ans, 1914.

OGÉE. — Dictionnaire historique de Bretagne.

ORIEUX. — Etude sur la géographie ancienne dans les contrées de la basse-Loire.

OUALID (William). — L'additif douanier (Manuel général de l'instruction primaire, n^o du 24 mars 1928, p. 477-478).

PALLAIN. — Les Douanes françaises, 1913, t. I.

Une saisie de navires marchands anglais à Nantes en 1587 (Ann. de Bretagne, 1983, p. 48).

PARIS (Ed.). — Le musée de marine du Louvre, 1883.

PIED (Ed.). — Notice sur les rues de Nantes.

PÉJU. — La course à Nantes au XVIII^e siècle, 1900.

PERGELINE. — Etude d'une voie navigable de Nantes à Combleux, embouchure du canal d'Orléans, 1899.

PERRAUD-CHARMANTIER. — Le Sénéchal de Nantes dans ses rapports avec les Conseillers au Présidial de Nantes (1551-1789), 1925.

PERREAU. — Cours d'Economie politique, 3^e édition, 1925-1927.

PEUCHET (J.). — Dictionnaire universel de la Géographie commerciale, an VII.

PEUCHET (J.) et CHANLAIRE (P.-G.). — Description topographique et statistique de la France. Département de la Loire-Inférieure, 1809.

PEYTRAUD. — L'esclavage aux Antilles françaises avant 1789, 1897.

Port de Nantes (Le), ses accès, son outillage, ses industries, 1921.

QUESETTE (F.). — L'administration financière des Etats de Bretagne de 1688 à 1915 (Ann. de Bretagne, t. XXVI à XXX).

Rapport sur la situation commerciale et industrielle de Nantes.

RENOUL. — Le tribunal consulaire, 1870.

RONCIÈRE (DE LA). — Histoire de la marine française, t. II.

ROGERIE (H. Bourde de LA). — Les voyageurs en Bretagne.

Le voyage de Mignot de Montigny en Bretagne en 1752 (Mém. Soc. d'Hist. et Archéol. de Bretagne, t. VI, 1925).

SARRADIN. — Historique du canal maritime de la Basse-Loire, allocation, 1896.

SAVARY (J.). — Le parfait négociant, t. I, édit. 1777.

Dictionnaire du commerce, t. V, col. 196 à 204, édit. 1765.

SCHÉRER. — Histoire du commerce de toutes les nations depuis les temps anciens jusqu'à nos jours, Paris 1857.

SCHWOB (M.). — Comment grandit un port maritime (La Loire navigable, 1900).

La question de la basse-Loire. Le port de Nantes, son présent, son avenir.

SÉE (Henri). — Bosquejo de las raleciones comerciales de Holanda con Espana y Portugal a fines del siglo XVII.

Commerce between France and the United States, 1783-1784 (American historical review, July 1926).

Esbozo de la historia del comercio francés en Cadiz y en la America espanola en el siglo VII (Boletin del Instituto de investigaciones historicas, Buenos-Ayres, t. VI).

Etude sur les classes rurales en Bretagne au Moyen-Age (Ann. de Bretagne, XI, p. 609 et sqq.).

Histoire du commerce des toiles du Bas-Maine dans la première moitié du XVIII^e s. (Bull. Com. historique Mayenne, 1926).

L'activité commerciale de la Hollande à la fin du XVIII^e siècle (Rev. hist. écon., n° 1 de 1926).

Le commerce des Hollandais à Nantes pendant la minorité de Louis XIV (Tijdschrift voor geschië denis, juillet 1926, p. 247-26 (en français).

Le commerce maritime de la Bretagne au XVIII^e siècle (Mémoires et documents Hayen, 9^e), 1925.

Les Etats de Bretagne au XVI^e siècle (Ann. de Bretagne, 1895).

Le travail d'histoire en Bretagne de 1886 à 1923, 1923.

L'évolution commerciale et industrielle de la France sous l'Ancien Régime, 1925.

Les forêts et la question du déboisement en Bretagne à la fin de l'Ancien Régime (Ann. Bretagne, 1924, n° 9, p. 2-3).

L'industrie et le commerce de la Bretagne dans la première moitié du XVIII^e siècle (Commission de recherche et publication des documents relatifs à la vie économique de la Révolution. Publications du Comité d'Ille-et-Vilaine, 1922).

Notes sur les assurances maritimes en France.

Quelques aperçus sur le transit des marchandises au XVIII^e siècle, 1926.

SÉE (H.) et VIGNOLS (V.). — Les ventes de la Compagnie des Indes à Nantes (Rev. d'Hist. des Colonies françaises, t. XVIII, 1925).

SIMONIN. — Les grands ports de commerce de France, 1878.

Statistique centrale des Chemins de fer, Chemins de fer français (annuel).

Statistiques de la Navigation intérieure, 1881 à 1926.

Statistique des Ports maritimes de Commerce - année 1837, 1839.

Tableau général du Commerce et de la Navigation de la France.

TOUCHARD-LAFOSSE. — La Loire historique.

Travaux parlementaires, Chambre des Députés, années 1903 et 1912.

TRAVERS (l'Abbé). — Histoire civile, politique et religieuse de la Ville et du Comté de Nantes, 1836-1841.

TREILLE (Marcel). — Le Commerce de Nantes et la Révolution, 1908.

VIGNOLS (L.). — Jean-Paul Vigneu, secrétaire de la représentation commerciale de Nantes (1680-1746). (*Ann. de Bretagne*, t. VI).

VIGNOLS (L.) et SÉE (H.). — La fin du commerce interlope dans l'Amérique espagnole (*Rev. d'Hist. écon. et sociale*, n° 3, 1925).

Les ventes de la Compagnie des Indes à Nantes (*Rev. d'Hist. des Colonies françaises*, t. XVIII, 1925).

La piraterie sur l'Atlantique au XVIII^e siècle (*Ann. de Bretagne*, p. 190-337).

Le commerce interlope français à la Mer du Sud au début du XVIII^e s. (*Revue d'hist. écon.*, 1925).

VERGER. — Archives curieuses de la ville de Nantes et du département de l'Ouest, Nantes 1837-1841.

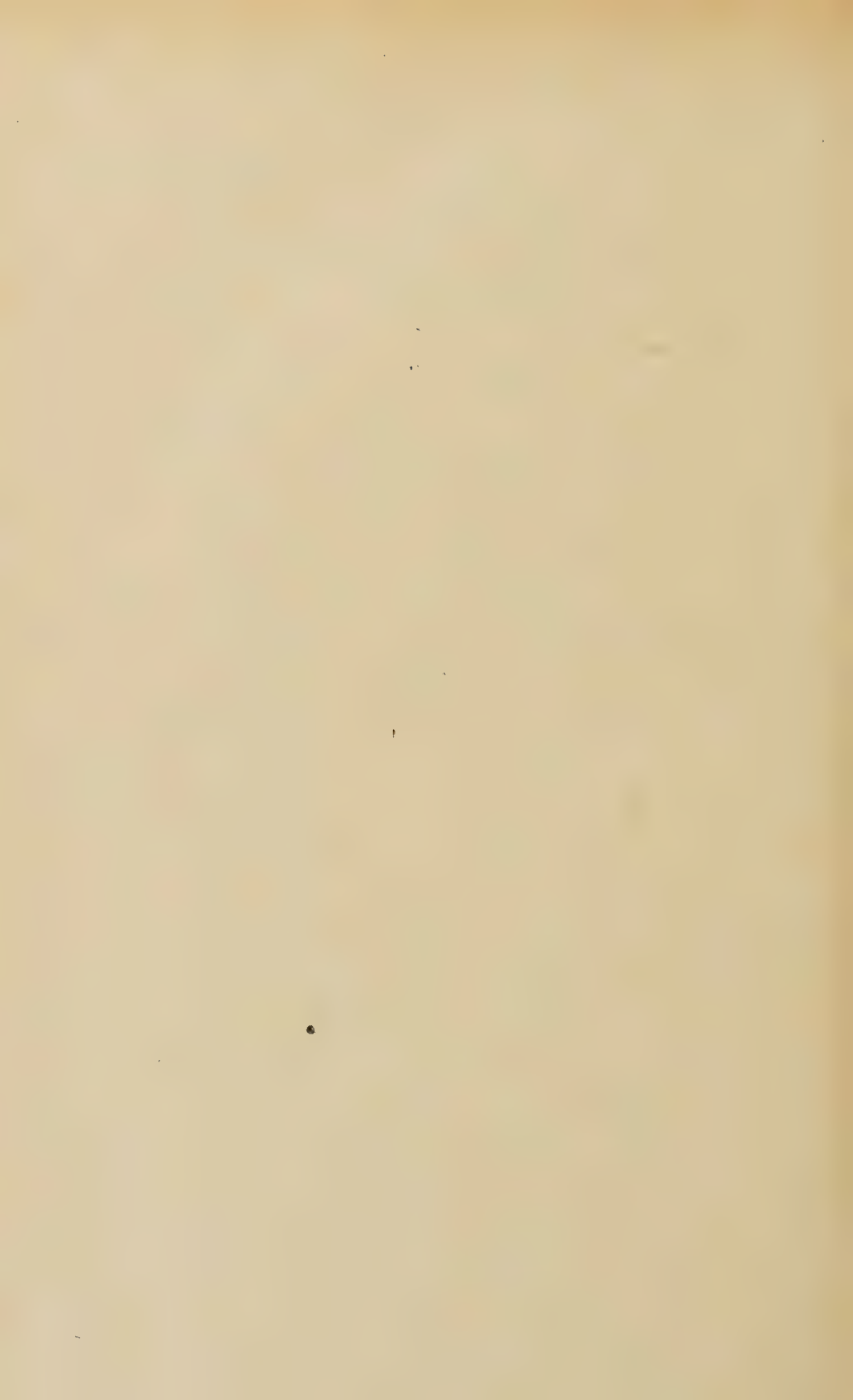


TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
a) GÉNÉRALITÉS	1
b) CADRE PHYSIQUE	6
CHAPITRE PREMIER. — <i>Géographie de la basse-Loire</i>	6
Section A. <i>La basse-Loire fluviale</i> : § 1 Topographie. — § 2 Lit. — § 3 Régime des eaux. — § 4 Sables et vases.	7
Section B. <i>La basse-Loire maritime</i> : § 1 Topographie. — § 2 Lit. — § 3 Régime des eaux. — § 4 Sables et vases.	14
CHAPITRE II*. — <i>Importance économique de la basse-Loire</i>	
Section A. <i>Importance de la basse-Loire fluviale</i>	22
Section B. <i>Importance de la basse-Loire maritime</i>	25
Section C. <i>Importance de la situation de Nantes</i>	27
I. — DES ORIGINES A LA FIN DU XV ^e SIÈCLE	
Naissance suivie d'alternatives d'essor au Moyen-Age	
TITRE PREMIER. — ORGANISATION	
CHAPITRE PREMIER. — <i>Gestion</i>	
Section A. <i>Rouages administratifs</i> : § 1 Le pouvoir central : Du temps des Romains, Comte représentant du roi, Comtes et ducs. — § 2 Pouvoirs locaux : L'évêque de Nantes ; La Ville de Nantes.....	33
Section B. <i>Associations commerciales et colonies étrangères</i> : § 1 Associations commerciales : Nantes Ligerici ; Com- munauté des Marchands Fréquentant la rivière de Loire. — § 2 Colonies étrangères : Colonie espagnole ; Colonie d'Allemands	43
CHAPITRE II*. — <i>Outillage</i>	
Section A. <i>Accès</i> : § 1 Voies d'eau. — § 2 Voies terrestres..	48
Section B. <i>Quais et édifices</i> : § 1 Quais. — § 2 Edifices ; Bourses ; Magasins et entrepôts.....	54
Section C. <i>Matériel naval</i>	57

CHAPITRE III^e. — *Système fiscal*

Section A. <i>Douanes</i> : § 1 Douanes romaines. — § 2 Douanes duciales	61
Section B. <i>Péages privés</i> : § 1 Péages en amont de Nantes. — § 2 Péages sis à Nantes	65
Section C. <i>Octrois</i>	68
Section D. <i>Droits divers</i>	69
<i>Conclusion</i>	71

TITRE II. — *TRAFIC*

CHAPITRE PREMIER. — *Matières*

§ 1 Blé et céréales. — § 2 Métaux : Etain, Fer. — § 3 Sel. — § 4 Bétail et cuirs. — § 5 Poissons. — § 6 Huiles. — § 7 Vins. — § 8 Laines et draps. — § 9 Toiles. — § 10 Fruits. — § 11 Marchandises peu importantes : Epicerie et marchandises des Indes ; Marchandises diverses	73
--	----

CHAPITRE II^e. — *Localisation du trafic*

Section A. <i>Trafic fluvial</i>	87
Section B. <i>Trafic maritime</i> : § 1 Cabotage. — § 2 Commerce international : a) Angleterre et Irlande ; b) Espagne ; c) Portugal ; d) Zélande, Hollande et Flandre ; e) Hanse ; f) Pays scandinaves ; g) Méditerranée et Levant ; h) Savoie	90
Appendice : <i>Comparaison de Nantes avec les autres ports français</i>	98
<i>Conclusion</i>	100

II. — DE LA FIN DU XV^e SIÈCLE A LA RÉVOLUTION

Progression constante aboutissant à l'apogée

TITRE PREMIER. — *ORGANISATION*

CHAPITRE PREMIER. — *Administration*

Section A. <i>Administration proprement dite</i> : § 1 Le pouvoir central : Renaissance et guerres de Religion, Henri IV et Louis XIII, Louis XIV, Louis XV et Louis XVI. Appendice : rôle de l'intendant de Bretagne. — § 2 Pouvoirs locaux et provinciaux ; La ville de Nantes ; Les Etats de Bretagne. — § 3 Représentation du commerce ; Le Consulat ; Le Conseil du Commerce. — § 4 Juridictions diverses : Le Parlement de Bretagne ; La Chambre des Comptes de Bretagne ; L'Amirauté. Juridictions de droit commun : Présidial ; Siège de la

Prévôté ; Juridiction des droits d'entrées et sorties et autres Fermes-Unies.....	103
Section B. <i>Organes de l'exploitation</i> : § 1 Offices et emplois : Jaugeur-juré, Arrimeur, Lesteur, Délesteur, Pilotes, Gabarriers, Courtiers-interprètes, Portefaix, Maîtres de quai. — § 2 Ponts et Chaussées.....	129

CHAPITRE II°. — *Groupements commerciaux*

Section A. <i>Associations</i> : § 1 Communauté des Marchands Fréquentant. — § 2 La « Contractation ».....	137
Section B. <i>Colonies étrangères</i> : § 1 Colonie espagnole. — § 2 Colonie hollandaise. — § 3 Colonie portugaise. — § 4 Colonies secondaires : Colonie d'Allemands, Colonie italienne, Colonie irlandaise, Négociants étrangers divers	144
Section C. <i>Compagnies de commerce</i> : § 1 Compagnies créées ou établies à Nantes : Compagnie du Morbihan, Compagnie de la « Nacelle de Saint-Pierre fleurdelysée, Société de « la Bourse commune de Nantes », La Compagnie des Indes. — § 2 Compagnies en relation avec Nantes : La Compagnie du Nord, Compagnies pour le commerce en Amérique, Compagnies pour le commerce en Afrique	152

CHAPITRE III°. — *Outillage*

Section A. <i>Voies d'accès</i> : § 1 Voies d'eau. — § 2 Voies terrestres	163
Section B. <i>Quais et calles</i>	172
Section C. <i>Édifices commerciaux</i> : § 1 La Bourse. — § 2 Magasins et entrepôts : Magasins particuliers, Halle au blé, Salorges, Entrepôts de la Compagnie des Indes, Magasins et entrepôts divers.....	177
Section D. <i>Constructions et navires</i> : § 1 Constructions navales. — § 2 Types de navires.....	182

CHAPITRE IV°. — *Système fiscal*

Section A. <i>Douanes</i> : § 1 La Traite domaniale. — § 2 La Prévôté de Nantes. — § 3 Douanes diverses : Devoir appartenant aux Etats, Tarif de 1667, Domaine d'Occident	191
Section B. <i>Octrois</i> : Droit de méage ; Droit dit d'ancrage ; Octrois divers	199
Section C. <i>Péages particuliers</i> : § 1 Péages en amont de Nantes. — § 2 Péages en aval de Nantes.....	203
Section D. <i>Droits divers</i> : § 1 Anciens droits : Droit de brieux ; Droit de boîte. — § 2 Nouveaux droits : Droits accessoires de la Prévôté ; Droits de l'Ami-	

rauté ; Droit de fret ; Droit d'indult ; Droit du Consu- lat, etc. ; Taxes de la Contractation.....	211
<i>Conclusion</i>	218

TITRE II^e. — TRAFIC

CHAPITRE PREMIER. — Ensemble du trafic

Section A. <i>Valeur</i> : § 1 Valeur globale. — § 2 Valeur des entrées et des sorties séparées.....	221
Section B. <i>Tonnage</i>	228
Section C. <i>Importance primordiale</i>	229

CHAPITRE II^e. — Catégories de marchandises 233

Section A. <i>Marchandises d'Europe</i> : § 1 Sel. — § 2 Vins. § 3 Céréales. — § 4 Eaux-de-Vie. — § 5 Métaux : Fers, fontes et aciers ; Plomb, cuivre, etc. ; Métaux précieux. — § 6 Salaisons : Bœuf salé ; Beurre salé ; Lard salé. — § 7 Charbon. — § 8 Matériaux. — § Ma- tières textiles : Chanvre ; Lin ; Laine. — § 10 Toiles : Toiles de lin locales, toiles de lin étrangères, toiles de coton. — § 11 Bois de pays. — § 12 Cordages. — § 13 Cauris et « pacotilles » : Cauris ; Pacotilles. — § 14 Cuirs. — § 15 Fromages et matières grasses : Fromages, huiles diverses, suif et chandelles. — § 16 Marchandises diverses : fruits, couperose, produits très secondaires	235
Section B. <i>Marchandises des colonies</i> : § 1 Sucres : Sucres proprement dits ; Sirop de sucre et tafia. — § 2 Café, § 3 Morues. — § 4 Indigo. — § 5 Coton. — § 6 Bois exotiques. — § 7 Poivres et épiceries. — § 8 Cacao. — § 9 Tabac. — § 10 Thés. — § 11 Rocou et gingembre : Rocou ; Gingembre. — § 12 Riz. — § 13 Produits divers	267
Appendice : <i>Noirs de traite ou « bois d'ébène »</i>	282

CHAPITRE III^e. — Débouchés commerciaux

Section A. <i>Commerce intérieur</i> : § 1 Cabotage. — § 2 Com- merce par la Loire.....	287
Section B. <i>Commerce colonial</i> : § 1 Guinée. — § 2 Iles d'Amérique. — § 3 Indes françaises. — § 4 Pêches lointaines	290
Section C. <i>Commerce avec l'étranger</i> : § 1 Angleterre. — § 2 Flandre impériale. — § 3 Hollande. — § 4 Nord et pays baltes : Nord, Danemark, Suède, Russie, Alle- magne. — § 5 Espagne. — § 6 Portugal. — § 7 Italie. § 8 Etats-Unis.....	297
<i>Conclusion</i>	304

III. — DE LA RÉVOLUTION A LA NAISSANCE
DE SAINT-NAZAIRE

TRANSITION DÉCADENTE ET TORPEUR

TITRE PREMIER. — ORGANISATION 307

CHAPITRE PREMIER. — *Organes de gestion*

Section A. <i>Administration</i> : § 1 Pouvoir central : Révolution, Consulat et Premier Empire, Restauration et Monarchie de Juillet, Seconde République et début du Second Empire. — § 2 Représentation du commerce : Organes provisoires ; Chambre de Commerce ; Tribunal de Commerce. — § 3 Pouvoirs locaux : La Ville de Nantes ; Le Département de la Loire-Inférieure..	307
--	-----

Section B. <i>Exploitation</i> : § 1 Services de navigation : Services maritimes ; Services fluviaux. — § 2 Personnel de l'exploitation : lestage et délestage, Pilotes, Courtiers interprètes et d'assurances maritimes, Portefaix, Capitaine du port, Remorquage.....	320
---	-----

CHAPITRE II^e. — *Outillage*

Section A. <i>Accès</i> : § 1 Voies d'eau : Basse-Loire maritime ; Basse-Loire fluviale. — § 2 Autres accès : Voies terrestres ; Voies ferrées.....	327
Section B. <i>Quais et édifices</i> : § 1 Quais. — § 2 Edifices..	332
Section C. <i>Matériel naval</i> : § 1 Constructions. — § 2 Navires	334

CHAPITRE III^e. — *Douanes et droits de navigation*

Section A. <i>Douanes</i>	337
Section B. <i>Droits de navigation</i> : § 1 Droits maritimes : Droits transformés, Droits nouveaux. — § 2 Droits fluviaux	340
<i>Conclusion</i>	343

TITRE II — TRAFIC 345

CHAPITRE PREMIER. — *Importance globale*

Section A. <i>Tonnage</i> : § 1 Tonnage global. — § 2 Tonnage des entrées et des sorties séparées.....	345
Section B. <i>Rang dans le trafic de la France</i>	349

CHAPITRE II^e. — *Matières*

Section A. <i>Produits européens</i> : § 1 Houille. — § 2 Céréales. — § 3 Engrais. — § 4 Fers et ouvrages en fer. — § 5 Vins. — § 6 Eaux-de-Vie. — § 7 Bière. — § 8 Plomb. — § 9 Marchandises déchues : Sel ; Chanvre ; Bœuf salé ; Beurre salé ; Cauris. — § 10 Matériaux	351
--	-----

Section B. <i>Produits coloniaux</i> : § 1 Sucres. — § 2 Café.	
— § 3 Coton. — § 4 Poivre. — § 5 Cacao. — § 6 Riz.	
§ 7 Marchandises disparues : Indigo ; Rocou.....	359

CHAPITRE III^e. — *Pays*

Section A. <i>Trafic national</i> : § 1 Métropole : a) cabotage ;	
b) Trafic fluvial. — § 2 Colonies : a) Antilles et	
Guyane ; b) La Réunion ; c) Sénégal et Guinée ;	
d) Indes françaises ; e) Algérie. — § 3 Pêches loin-	
taines	367
Section B. <i>Trafic international</i> : § 1 Angleterre. — § 2 Bel-	
gique. — § 3 Hollande. — § 4 Pays hanséatiques et	
allemands. — § 5 Danemark, Norvège, Suède. —	
§ 6 Russie. — § 7 Espagne et Portugal. — § 8 Etats	
italiens. — § 9 Autriche. — § 10 Etats-Unis. —	
§ 11 Colonies étrangères. — § 12 Pays divers.....	372
<i>Conclusion</i>	380

IV. — DE LA NAISSANCE DE SAINT-NAZAIRE A NOS JOURS

Effort de redressement amenant la Résurrection

TITRE PREMIER. — ORGANISATION

CHAPITRE PREMIER. — *Direction et Exploitation*

Section A. <i>Administration</i> : § Pouvoir central : Suite du	
Second Empire, Troisième République. — § 2 Cham-	
bre de Commerce. — § 3 Pouvoirs locaux : Ville de	
Nantes ; Département de la Loire-Inférieure.....	385
Section B. <i>Groupements commerciaux</i> : § 1 Associations :	
Société « <i>La Loire Navigable</i> ». — § 2 Compagnies	
régulières de navigation : Compagnies maritimes ;	
Compagnies fluviales	398
Section C. <i>Personnel de l'exploitation</i> : Pilotes, Portefaix et	
dockers, Capitaine du Port, Remorquage.....	404

CHAPITRE II^e. — *Outillage*

Section A. <i>Voies d'accès</i> : § 1 Voies d'eau : Basse-Loire	
maritime ; Basse-Loire fluviale. — § 2 Voies ferrées..	407
Section B. <i>Quais</i>	417
Section C. <i>Engins divers et édifices</i> : § 1 Engins divers.	
§ 2 Edifices : Bourse ; Entrepôts et Magasins géné-	
raux, Hangars et magasins.....	421
Section D. <i>Matériel naval</i> : § 1 Constructions. — § 2 Na-	
vires	426

CHAPITRE III^e. — *Douanes et droits divers*

Section A. <i>Douanes</i>	431
---------------------------------	-----

Section B. <i>Droits divers</i> : § 1 Droits de navigation : Droits maritimes ; Anciens droits ; Nouveaux droits ; Droits fluviaux. — § 2 Taxes d'usage.....	433
<i>Conclusion</i>	436

TITRE II*. — *TRAFIC*

CHAPITRE PREMIER. — *Trafic global*

Section A. <i>Poids</i> : § 1 Poids total. — § 2 Poids des entrées et des sorties séparées : Importations ; Exportations.	439
Section B. <i>Tonnage</i> : § 1 Tonnage chargé. — § 2 Tonnage brut	444
Section C. <i>Valeur</i>	446
Section D. <i>Rang</i>	447

CHAPITRE II*. — *Matières* 451

Section A. <i>Produits agricoles</i> : § 1 Céréales. — § 2 Sucres. § 3 Bois. — § 4 Riz. — § 5 Oléagineux. — § 6 Légumes	452
Section B. <i>Produits industriels</i> : § 1 Houille. — § 2 Minerais. — § 3 Pierres et matériaux. — § 4 Engrais et produits chimiques. — § 5 Métaux ouvrés ou non. — § 6 Cellulose. — § 7 Goudron et huiles minérales..	458

CHAPITRE III*. — *Pays*

Section A. <i>Trafic national</i> : § 1 France métropolitaine : a) Cabotage ; b) Navigation intérieure. — § 2 Colonies françaises : a) Antilles et Guyane ; b) La Réunion et Madagascar ; c) Indes françaises et Indo-Chine ; d) Afrique occidentale ; e) Afrique du Nord : Algérie ; Tunisie, Maroc	465
Section B. <i>Trafic international</i> : § 1 Europe : a) Angleterre ; b) Belgique ; c) Pays-Bas ; d) Allemagne ; e) Pays scandinaves ; f) Russie et Etats baltes ; g) Espagne ; h) Portugal ; i) Italie ; j) Autriche ; k) Turquie et Egypte ; l) Pays balkaniques : Roumanie, Bulgarie, Yougo-Slavie. — § 2 Hors d'Europe : a) Etats-Unis ; b) Colonies anglaises ; c) Colonies hollandaises ; d) Colonies espagnoles ; e) Pays divers d'Amérique : Brésil ; Haïti ; Argentine ; Chili.....	476
<i>Conclusion</i>	489

CONCLUSION GÉNÉRALE

a) LE PASSÉ	490
b) L'AVENIR	495

BIBLIOGRAPHIE

I. MANUSCRITS	499
II. IMPRIMÉS	500
Table des matières.....	509
Fig. 1. — <i>Plan du port de Nantes et de la basse-Loire maritime</i>	Pages sans folio (6° et 7°)
Fig. 2. — <i>Graphique du tonnage global de Nantes de 1700 environ à 1928</i>	Page sans folio (12°)

TABLEAUX STATISTIQUES

Tableaux n ^{os} 1 et 1 bis.....	224-227
Tableau n ^o 2.....	234
Tableau n ^o 3.....	238-239
Tableau n ^o 3 bis.....	243
Tableau n ^o 4.....	250-251
Tableau n ^o 4 bis.....	256
Tableau n ^o 5.....	272-273
Tableau n ^o 6.....	282-283
Tableau n ^o 7.....	346-347
Tableau n ^o 8.....	360-361
Tableau n ^o 9.....	374-375
Tableau n ^o 10.....	440-441
Tableau n ^o 11.....	454-455
Tableau n ^o 12.....	466
Tableau n ^o 13.....	472
Tableau n ^o 14.....	478-479
Tableau n ^o 15.....	487

